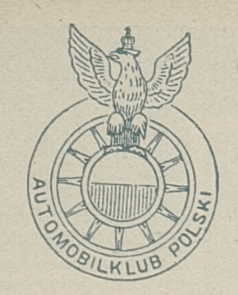


KONKURS PIĘKNOŚCI SAMOCHODÓW

W WARSZAWIE 1931 R.

Samochód „PACKARD" nagrodzony pierwszą nagrodą



AUTO

miesięcznik

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB POLSKI ET DES CLUBS AFFILIÉS

Nr. 6 Czerwiec 1931

SPIS RZECZY

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 805-94.

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	*na papierze kredowym*
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 „	18 „
Kwartalnie	6 „	9 „

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto".

auto

czerwiec 1931

OD REDAKCJI

Niniejszy numer Auta — 6 — ukazuje się pod nową redakcją. Dotychczasowy Redaktor p. Kazimierz Wallmoden został powołany na odpowiedzialne stanowisko w Dyrekcji Państwowych Zakładów Inżynierji w związku z przeprowadzaną przez nie reorganizacją krajowych wytwórni samochodów i rozpoczętą akcją, mającą na celu położenie mocnych fundamentów pod polski przemysł samochodowy. Nawał pracy na nowem stanowisku nie pozwolił red. Wallmodenowi na dalsze zajmowanie się redakcją pisma, któremu zapewnił on jedynie stałą swą współpracę. Od 1 maja jako redaktor odpowiedzialny podpisywać będzie „AUTO", — p. inż. Roger Morsztyn.

Turystyka a zdrojowiska

Pod niewesołemi auspicjami rozpoczęliśmy tegoroczny sezon turystyczny. Kryzys wraz ze swymi towarzyszami — nędzą i bezrobociem jak zmora zaciążył nad naszem życiem i nad naszemi rozrywkami. Niepewność jutra gasi wszelką chęć do czynu, warzy humory i usposabia raczej do siedzenia w domu, niż do szukania wrażeń i okazji do tracenia na szerokiem świecie pieniędzy. Nad turystą samochodowym zawisły pierwsze raty podatku od samochodu, nałożonego na zasadzie ustawy o funduszu drogowym. W rzeczywistości podatek ten dla właścicieli prywatnych samochodów nie jest tak bardzo straszny — cyfry przytoczone w poprzednim numerze naszego pisma (str. 31) są tego dowodem — jednakże, wprowadzony w chwili tak silnej depresji gospodarczej i moralnej, przeraził on automobilistów i skłonił bardzo wielu z nich do unieruchomienia maszyny, przez zwrot tablic rejestracyjnych. Ale nie wszyscy na szczęście broń złożyli, choć wszyscy ograniczyli do minimum swoje jazdy. Rzucające się w oczy zmniejszenie intensywności ruchu samochodowego na ulicach miast i na szosach, jest charakterystycznem zjawiskiem, malującem wyraźnie ciężki stan gospodarczy kraju.

Pomimo wszystko jednak — życie ma swoje prawa. Najgłębszy kryzys nie zatrzyma kompletnie biegu życia. Aby żyć ludzie muszą jeść, muszą dlatego pracować i muszą po pracy odpoczywać. W czasie letnich wywczasów rozjadą się ludziska po świecie, szukając kto rozrywki, a kto poprostu spokoju, ciszy i odpoczynku. I bez wątpienia wtedy większość automobilistów, która oszczędzała na każdej kropelce benzyny, napełni po korek zbiorniki swych maszyn, a bardzo wielu z tych co odebrali tablice rejestracyjne, pospieszy do urzędów, by nanowo zarejestrować swoje samochody, poczem

zapominając o troskach i kłopotach, w lepszych już humorach pogazują wszyscy w świat. I będzie to słuszne i rozsądne. Nie ma bowiem lepszego po pracy umysłowej odpoczynku, nie ma skuteczniejszego oderwania się od trosk i kłopotów, nie ma zdrowszego odprężenia nerwów, nie ma kompletniejszego zapomnienia, jak w czasie jazdy samochodem. I dlatego wierzymy, że pomimo ciężkich czasów, samochodowy ruch turystyczny nie ulegnie i w tym roku zahamowaniu, że turystyka samochodowa zdobędzie nawet nowych adeptów — wszystkich tych przepracowanych i zatroskanych, dla których oderwanie się od kłopotów i odetchnięcie inną atmosferą, jest kwestją zdrowia, a których nie stać w tym roku na zwykły ich wyjazd za granicę.

Nie ulega bowiem wątpliwości, że tego lata wyjazdy za granicę będą mniej liczne. Osoby, które dotąd corocznie szukały wypoczynku i rozrywki w renomowanych miejscowościach zagranicznych, poczną się rozglądać za krajowemi uzdrowiskami i letniskami. Dzięki Bogu nie brak nam ich w Polsce. Mamy liczne miejscowości na wszelkie gusta i na wszelkie... choroby. A choć pod względem wygód i zbytku nie dorównują one przeważnie slynnym miejscowościom zagranicznym, jednakże i w nich można spędzić lato po ludzku i znaleźć w nich niejedną dodatnią stronę. Dla osób zresztą przyzwyczajonych do szerszych horyzontów i do barwniejszego życia pozostaje turystyka samochodowa. Nie zapominajmy, iż większość naszych zdrojowisk, położona jest w okolicach pod względem turystycznym zupełnie pierwszorzędnych. Wszystkie zdrojowiska Małopolski posiadają wyjątkowo piękne otoczenie, a i zdrojowiska innych dzielnic położone są przeważnie w blizkości ciekawych pod względem turystycznym miejscowości. W ten sposób większość naszych uzdrowisk i miejscowości wypoczynkowych odgrywa jednocześnie rolę *centrów turystycznych*. Wpływa na to bez wątpienia również i ta okoliczność, że wśród zacofanych i zaniedbanych prawie zawsze naszych miast prowincjonalnych, zdrojowiska są niejako oazami kultury. Przyzwoite hotele i jadłodajnie, i wszelkie nowoczesne urządzenia kulturalne znaleźć można w zdrojowiskach, gdy zwykle brak ich w mniejszych miastach prowincjonalnych. Dla turysty samochodowego ma to szczególne znaczenie. Przedewszystkiem ta kategorja turystów należy najczęściej do zamożniejszej klasy i jest przyzwyczajona do pewnych wygód zarówno w domu, jak i w swych podróżach za granicę. Następnie turysta samochodowy, jeśli zrezygnuje nawet z pewnych wygód dla swej osoby, to napewno nie zgodzi się, aby wierna jego maszyna była narażona na niewłaściwe potraktowanie w zacofanej miejscowości, gdzie nie ma ani garażu, ani warsztatu reparacyjnego, ani wogóle jakiejkolwiek obsługi samochodowej. I dla tego widzimy, iż polscy turyści samochodowi, układają zawsze tak swoje marszruty, aby odpoczynki i noclegi wypadały im w zdrojowiskach.

Na innem miejscu podajemy przegląd zdrojowisk polskich. W jednym artykule nie sposób jest wymienić choćby tylko wszystkich ciekawych miejscowości, zabytków, i pięknych krajobrazów znajdujących się w okolicach tych zdrojowisk. W tym celu należałoby napisać cały przewodnik, tutaj zaś wystarczy tylko powiedzieć, że w blizkości każdego z nich znajduje się bogactwo wszelkich objektów turystycznych. A zresztą dla automoblisty blizkość jest rzeczą bardzo względną. Automobilista chełpi się tem, że dla niego nie istnieją odległości, tak iż dostępne są dla niego objekty, leżące względnie nawet daleko. Ale chcąc połączyć turystykę z wypoczynkiem, należy obrać sobie kwaterę główną, do której będzie się wracało, w której czerpać się będzie siły do nowych wycieczek i spędzać czas niepogody. Taką kwaterą główną dla turysty w Polsce będzie jedno z licznych naszych zdrojowisk, a dla kuracjusza tam się leczącego będzie ono *miejscem wypadowem* dla całego szeregu wycieczek turystycznych, tak przyjemnie przerywających monotonję kuracji. Trzeba na to jednego tylko warunku — zainteresowania się przyrodą folklorem i zabytkami swego kraju, a nie wyłącznie tylko dancingiem i bridżem. Trzeba zrozumieć istotę turystyki, tego beztroskiego błądzenia po drogach, tego rozkoszowania się pięknem przyrody i pomników przeszłości, tego czerpania bogatych wrażeń zarówno z przeróżnych incydentów drogowych, jak i z poruszenia strun najszlachetniejszych uczuć człowieka — miłości swego kraju i miłości piękna....

Oto dlaczego poświęcając ten numer naszego pisma turystyce, zwracamy uwagę Czytelników przedewszystkiem na zdrojowiska polskie.



Ciechocinek — Łazienki. *(Fot. H. Poddębski)*

Autem po polskich zdrojowiskach

W dobie obecnej rozbrzmiewa wciąż i szerzy się coraz bardziej hasło obrony gospodarczej na wszystkich polach gospodarstwa narodowego. Ponieważ zdobycie paszportu zagranicznego nie jest jeszcze wciąż rzeczą łatwą, a gotówka pozostaje w tej chwili również w stosunku odwrotnie proporcjonalnym do kosztów pobytu w zdrojowiskach zagranicznych, zwracamy się i w tym roku, wzorem lat ubiegłych, do naszych zdrojowisk krajowych, celem poratowania zdrowia i nabrania zbawczego powietrza w płuca.

Mamy więc do rozporządzenia na tegoroczne wakacje tylko samochód, chęć, lub konieczność wzięcia kilkudziesięciu rodzimych kąpieli alkalicznych i bardzo ograniczoną gotówkę na ten cel. Z tem ruszamy w drogę.

Na szczęście Rzeczpospolita Polska rozporządza wszystkiemi znanemi i używanemi w świecie wodami leczniczemi, djetetycznemi i stołowemi z wyjątkiem silnych, naturalnie ogrzanych, szczaw alkaliczno-glauberskich i wód arszennikowych.

Co do cieplic naturalnych, to w Polsce znajduje się w tej chwili jedna cieplica obojętna w Jaszczurówce obok Zakopanego, w trakcie są jednak prace wiertnicze, celem uzyskania gorącej solanki w Ciechocinku

Wracając do praktycznej strony niniejszego artykułu t. j. poinformowania P. T. Czytelników o możności dojazdu do naszych zdrojowisk i warunków pobytu w nich, wyjaśnić da się to krótką i szablonową odpowiedzią: zależy wszystko od tego w której części Polski dane zdrojowisko leży.

W województwie Śląskiem i Poznańskiem szosy prowadzące do zdrojowisk i przecinające je, przypominają swoim wyglądem aleje parkowe. Szerokie, szosowane lub asfaltowe, wysadzane drzewami i zaopatrzone w ławki, są jednocześnie dla kuracjuszy promenadami spacerowemi. Województwo pomorskie zdrojowisk nie posiada, ale jedynie letniska nadmorskie, których się ta uwaga zresztą nie tyczy.

Województwa południowe, jak krakowskie, stanisławowskie i lwowskie, posiadają naogół dojazd do zdrojowisk dobry, a dzięki falistemu i górzystemu terenowi, jadąc niemi, ma się malownicze widoki. To samo da się powiedzieć i o położeniu samych zdrojowisk tutejszych. Otoczone górami i lasami są one jednocześnie i stacjami klimatycznemi, w których czas spędzać mogą obok chorych i ludzie szukający natury i spokoju

Dzięki tym wyjątkowym warunkom klimatycznym i położeniu w województwach południowych leżą największe i najchętniej odwiedzane zdrojowiska nasze i stacje klimatyczne. Tereny te obfitują pozatem w silne naturalne źródła mineralne, dzięki czemu kąpiele tutejszych zdrojowisk są najbardziej polecenia godne.

Województwo tarnopolskie, zamykające grupę południowych województw Polski nie posiada coprawda źródeł mineralnych, ale dzięki wyjątkowo cieplemu klimatowi (na zboczach jaru Dniestru i Zbrucza dojrzewają winogrona, morele i t.p.) posiada kilka stacji klimatycznych o specyficznych walorach. Lato zaczyna się tu o miesiąc wcześniej, jak w innych częściach Polski i trwa znacznie dłużej. Obfitość zaś owoców i malownicze położenie ściągają tu coraz liczniejsze rzesze turystów i letników, którzy w słonecznych kąpielach i przy owocowej kuracji nabierają sił i zdrowia. Największemi stacjami turystycznemi, rozwijającemi się z każdym rokiem są *Zaleszczyki* i *Okopy Świętej Trójcy* (słynne sady morelowe).

Czwartą grupę stanowią zdrojowiska Polski Środkowej i Północnej. Mało urozmaicony nizinny teren i najsłabiej rozwinięta w Polsce sieć dróg odsuwają



Szczawnica (Fot. H. Poddębski)

zdrojowiska tutejsze na plan drugi. Pozatem jest tu niewiele źródeł mineralnych. Jedynym walorem tych zdrojowisk, który pozwolił im się rozwinąć na jedne z większych w Polsce, to bliskość dwóch największych miast w Polsce, — Warszawy i Łodzi, oraz Wilna.

Co do hoteli, restauracji i garaży to można o nich to samo powiedzieć co o drogach. W województwach zachodnich są czyste i wygodne hotele i pensjonaty, łatwo znaleźć garaż i restaurację. W województwach południowych hoteli jest mniej, przeważają pensjonaty, kuchnia jest w nich za to lepsza, ale co do ich wyglądu trzeba się zastrzec. Będą one komfortowe i zaopatrzone w garaże tylko w zdrojowiskach większych, w mniejszych zupełnie prymitywne. W województwach zaś środkowych i północnych stan hoteli, pensjonatów i restauracji niewiele się będzie od nich różnił. Kuchnia dobra, a komfort w urządzeniu wnętrz willi i kąpieli wzrasta z roku na rok.

Pozostaje mi wreszcie jeszcze jedno zadanie: zapoznać Czytelników bliżej z samemi zdrojowiskami.

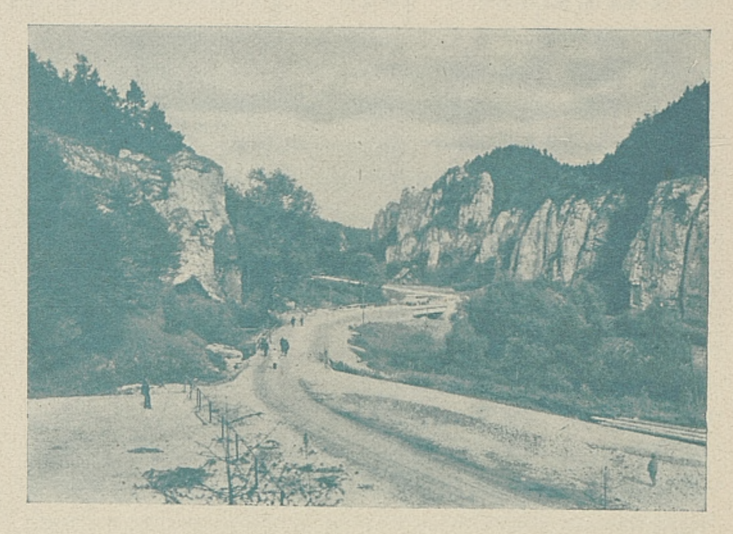
Województwo Śląskie posiada zdrojowiska położone w terenie górzystym i lesistym z solankami i kąpielami borowinowemi, a są niemi *Goczałkowice*, *Jastrzębie*, *Moszczenica* i *Ustroń*. oraz stacje klimatyczne *Wisła*, *Bystra i Istebna*.



Orłowo — Dom kuracyjny. (Fot. H. Poddębski)

Województwo poznańskie posiada jedno tylko zdrojowisko *Inowrocław* położone w mieście powiatowem tej nazwy ze źródłem solanek jodowo-bromowych. Największemi letniskami nowoczesnemi urządzonemi są *Puszczykowo*, *Puszczykówko*, *Ludwikowo*, *Koronowo i Miłowody*.

Województwo krakowskie posiada największą ilość zdrojowisk; są niemi w szczególności Krynica, (największe zdrojowisko w Polsce, 40.000 gości rocznie, szczawy wapniowo-żelaziste) z nowoczesnemi pięknemi łazienkami, wykończonemi w r. 1929, malowniczo położona wśród gór. *Żegiestów* (te same wody) wzrastający z roku na rok zakład kąpielowy z wykończonym w r. 1930 modernistycznym domem zdrojowym,



Ojców. (Fot. H. Poddębski)

Pod względem malowniczości położenia przewyższa jeszcze Krynicę. *Rabka* (35.000 gości rocznie), o wodach jodowo bromowych, rozwijający się z roku na rok zakład kąpielowy, nowocześnie urządzony, a przytem położony wśród gór (560 m.n.m.). Mniejszymi zakładami kąpielowymi są *Krzeszowice* (źródła siarczane) malowniczo położone wśród lasów iglastych i *Swoszowice* o takich samych wodach i niemniej pięknie położone. Największą stacją klimatyczną jest tu *Zakopane* (40.000 gości rocznie) położone u stóp Tatr, i *Ojców* (26 klm. szosą z Krakowa), a rozwijającemi się dzięki pięknemu położeniu pod Tatrami są *Poronin*, *Bukowina* i kilka mniejszych wsi góralskich. Wszystkich letnisk i stacji klimatycznych tego województwa wyliczyć nie sposób, bo dzięki podgórskiemu położeniu każda wieś ma walory klimatyczne.

Największemi zdrojowiskami województwa lwowskiego są *Truskawiec* (zdroje solankowe, siarczano

alkaliczne i podgórska stacja klimatyczna), położony malowniczo u podnóża Karpat 400 m. n. m. wśród lasów. Frekwencja roczna dochodzi do 12.000 gości. *Rymanów* i *Iwonicz* o wodach słono jodowo-bromowych i szczawach alkalicznych,a jednocześnie stacje klimatyczne. *Lubień Wielki* ze zdrojami siarczanemi, od strony północnej otoczony jest lasami, pozatem posiada piękny park i duży staw. Frekwencja gości w sezonie dochodzi do 3.000 osób. *Niemirów* ze zdrojami siarczano słonemi, leży wśród kilku tysięcy morgów szpilkowego lasu, a frekwencja roczna gości dochodzi do 2.000 osób. Letnisk i stacji klimatycznych jest tak dużo, że wyliczyć ich niesposób.

Województwo stanisławowskie nie obfituje w zdrojowiska. Ma jedno, ale za to jedyne tego rodzaju w Polsce, a mianowicie *Morszyn* ze zdrojami wód gorzkich, jednemi z najbardziej stężonych solanek w świecie. Frekwencja dochodzi do 1,500 osób rocznie. Pozatem klimat tutejszy podgórski i leśny doskonale nadaje się na wywczasy. W dolinie Oporu i Prutu rozsiadł się szereg letnisk i stacji klimatycznych, dzięki obfitym lasom, kąpielom rzecznym i pobliskim górom.

Województwa środkowe zdrojowisk mają stosunkowo mało, a do największych należą *Ciechocinek* (woj. warszawskie). ze zdrojami solankowemi jodowo-bromowemi. Frekwencja gości w sezonie przekracza 15.000 osób, a budynki mieszczące łazienki i urządzenia lecznicze mają nowoczesny i komfortowy wygląd. Oryginalne są tutejsze tężnie, wydobywające sól z wody za pomocą silnego parowania. Drugiem co do wielkości zdrojowiskiem są *Druskienniki* (woj. białostockie), które dzięki malowniczemu położeniu nad Niemnem, wśród lasów sosnowych, są jednocześnie doskonałą stacją klimatyczną. Zdroje tutejsze są radjoczynne, solankowo-bromowe. Zniszczone w czasie wojny europejskiej, odbudowują się szybko, a frekwencja gości dochodzi do 10.000.



Solec — łazienki. (*Fot. H. Poddębski*)

Mniejszymi zakładami są leżące w woj. kieleckim *Busko* (7.000 gości rocznie) ze źródłami siarczano solankowemi i *Solec* (do 2.000 gości rocznie) malowniczo położona wieś ze źródłami o tych samych właściwościach.

Największą stacją klimatyczną Środkowej Polski jest *Nałęczów* (woj .Lubelskie) położony wśród lasów i posiadający pozatem zakład zdrojowy czynny przez cały rok ze źródłami żelazisto-radjoaktywnemi.

Na tem się mniej więcej litanja zdrojowisk polskich kończy; nie obejmuje ona jednak zupełnie letnisk podmiejskich i nadmorskich, których właściwości są wyłącznie wypoczynkowe, a nie lecznicze.

Marja Szachówna.

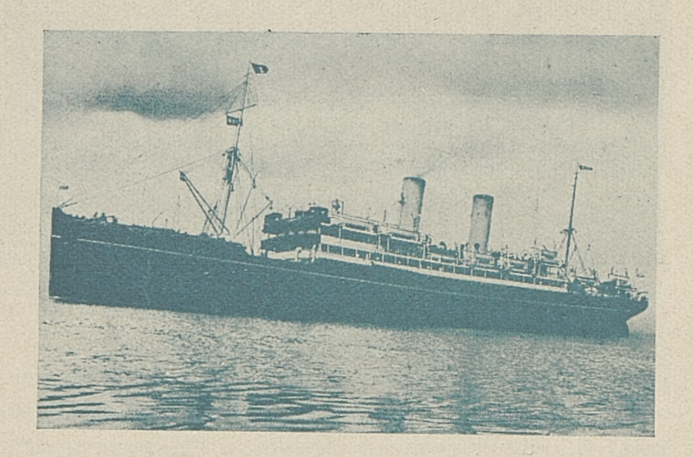
Pod turystyczną banderą

Jeden z najwybitniejszych współczesnych literatów gdy w pewnem towarzystwie dyskutowano nad zagadnieniem — góry czy morze — powiedział:

— Jadę w góry, gdy chcę pracować, ruszam na morze gdy chcę wypoczywać.

Po baczniejszem rozważeniu słów owej sławy literackiej, trudno odmówić jej słuszności. Wysokie, potężne góry magnetyzują swoją grozą, przerażają słabych, lecz jednocześnie wzniecają pierwiastki walki, budzą chęć zmierzenia się z potęgą przyrody, co ludzkość czyni w osobach swych najenergiczniejszych przedstawicieli z nienajgorszym skutkiem. Góry więc przyczyniają się do wewnętrznego skupienia, zbawczy ozon podnieca siły mięśni i mózgu a z tego

zestawienia wyrasta prawdziwa tężyzna. Trudno zaprzeczyć, że góry są wspaniałą dekoracją dla wysiłku ducha, czy ciała. Potwierdzenie tej prawdy znajdziemy w literaturze i poezji; — zauważmy, iż nasze potęgi w dziedzinie plastyki, jak Skoczylas, czy Stryjeńska rozmiłowały się w motywach górskich. Ale góry są właściwie terenem tylko dla ludzi zdrowych lub dla ludzi zdecydowanie chorych. Dla typu pośredniego niema tam miejsca zupełnie. Góry nie działają dodatnio na współczesnego człowieka z miasta o przepracowanem sercu i przeciążonych nerwach. Niema dla niego również miejsca na rozległych płaszczyznach naszego kraju, te bowiem chwilowego przechodnia usposabiają nader leniwie, na co człowiek z miasta nie może sobie pozwolić. Ale jest jeszcze morze.



Okręt Polskiej linji Gdynia—Ameryka „Pułaski".

Szeroki otwarty horyzont krajobrazu morskiego zrzuca z naszych ramion wszelkie troski i niepokoje, które opadają, jak zeschłe bezwartościowe liście jesienne. Czemże jest bowiem to wszystko wobec bezmiernej wielkości, którą z całą wyrazistością uplastycznia morze. Dla człowieka z miasta jest to jedyna chwila w życiu, kiedy może on wyjrzeć poza stereotypowe ramki cywilizacji, kiedy może się na chwilę wyzwolić z zaczarowanego koła odwiecznych formułek myślenia. Myśl ludzka na morzu nie tłucze się o twardy, upstrzony reklamami, mur najbliższej kamienicy, lecz płynie spokojnie, niosąc pogodę. W atmosferze ciszy i bezmiaru zmęczenie ludzkie pod wpływem jodu regeneruje się w najcenniejszy dar zdrowia i równowagi duchowej. Ciszę taką może dać tylko wielka moc utajona w morzu, moc, która potęgą swoją kruszy lądy i drwi z najprzemyślniejszych ludzkich wynalazków. Dlatego właśnie marynarze rekrutują się jedynie z ludzi nieprzeciętnie silnych duchem, którzy nie poddają się czarowi ciszy i nie dają się zaskoczyć grozie potężnych burz morskich. Dla człowieka z miasta jednak, który udaje się na morze w najspokojniejszych i najpiękniejszych miesiącach roku jest ono cudownym wypoczynkiem.

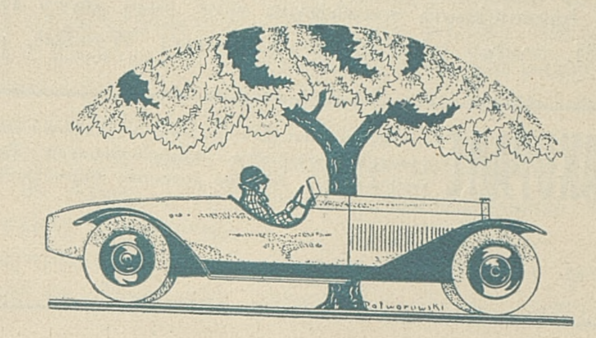
Szczęśliwym dla nas wyrokiem historji mamy własny dostęp do morza, nasze własne okręty wędrują po morzach pod polską banderą, dlatego z wielką łatwością możemy po całorocznej pracy, szukać upragnionego spokoju i wytchnienia na morzu. Liczyć się musimy jednak z faktem, że współczesny człowiek z miasta jest nałogowcem, przyzwyczajonym do ustawicznych pożywek nerwowych w postaci rożnorakich podniet. Dlatego dłuższa wędrówka po wodnej pustyni rostroiłaby go nerwowo i trzebaby było dłuższego czasu, aby morze przejawiło swe dobroczynne działanie w całej pełni. Z tego powodu też w wędrówce po morzu dobrze jest odwiedzać obce porty. Obce twarze, obce społeczeństwa i wspaniałe przejawy obcej kultury dają nieodparty urok nowości, któremu człowiek kulturalny poddaje się z całą radością. A potem znowu na morze, pełne spokoju i ciszy, aż do nowego portu.

Jakże w innych barwach wszystko przedstawia się, z powrotem na rodzinny ląd. Bacznym okiem studjujemy na podstawie obserwacyj zagranicznych, jak wygląda kraj nasz rodzinny. Z niejada ździwieniem zauważymy, że niejedną rzeczą możemy się pochwalić, a co do innych to zdamy sobie sprawę, ile jeszcze uczynić trzeba, by doścignąć zagranicę. Ale w rozważaniach, naszych nie będzie cienia rozdrażnień politycznych bo polityka na morzu chadza w ciężkich chodakach nurka i dlatego tonie w niepamięci.



Wycieczka turystyczna do Rygi i Tallina. Wśród uczestników pp. Charles Devey, v. minister St. Starzyński i ks. biskup Okoniewski.

(Nad.)



Inż. RYSZARD MINCHEJMER

Najnowsze układy międzynarodowe w sprawach ruchu samochodowego

Marzec roku bieżącego przyniósł, — jeśli nie roztrzygnięcie, — to w każdym razie znaczne posunięcie naprzód kwestji bezpieczeństwa, uporządkowania i wygody ruchu samochodowego, dzięki zawarciu międzynarodowej konwencji o znakach drogowych.

Każdy automobilista należycie ocenia, jak ważną rolę grają znaki ostrzegawcze, regulacyjne i informacyjne, rozstawione wzdłuż drogi i ulic oraz na placach miejskich, a ponieważ automobilizmowi dzisiejszemu już ciasno w geograficznych granicach poszczególnych państw, musiała się zrodzić potrzeba międzynarodowego ujednostajnienia znaków dla ruchu samochodowego.

Wyraźnie podkreślam, że tylko ruch samochodowy wymaga znakowania międzynarodowego, jeżeli zaś zachodzi potrzeba ustawienia znaku dla ruchu konnego tramwajowego i t. d. wogóle ruchu o charakterze miejscowym, to znaki takie muszą być upodobnione formą i treścią do znaków międzynarodowych, gdyż rozmaitość znaków dezorjentowałaby automobilistów, którzy nie mają czasu, ani ochoty, ani często możności, zastanawiania się nad spotykanemi, nieznanemi znakami.

Już ćwierć wieku temu, w zaraniu prawdziwego rozwoju automobilizmu, za inicjatywą klubów automobilowych, tylko co wtedy zrzeszonych międzynarodowo, oraz dzięki pracom I-go Międzynarodowego Kongresu Drogowego w Paryżu w 1908 roku, — ustalono przez konwencję z dnia 11 października 1909 r. tak dobrze znany typ okrągłych znaków ostrzegawczych o miejscach niebezpiecznych na drodze: skrzyżowaniach, ostrych zakrętach, przejazdach kolejowych w poziomie oraz poprzecznych ściekach lub garbach, z obrazowem przedstawieniem tych niebezpieczeństw.

Międzynarodowa konwencja z dn. 24 kwietnia 1926 r. którą miałem zaszczyt podpisać w Paryżu w imieniu Polski, wspólnie ze ś.p. Aleksandrem Szembekiem, — pozostawiła nietkniętą zasadę znaków ostrzegawczych z r. 1909, zmieniła jedynie formę tarcz z okrągłej na trójkątną i dodała dwa znaki, mianowicie: znak dla niestrzeżonego przejazdu kolejowego w poziomie, z rysunkiem dymiącej lokomotywy, oraz niemający dla nas wagi znak, w formie trójkąta ażurowego, który można ustawić w tych krajach, gdzie warunki klimatyczne czynią znaki z rysunkami, niewidocznemi lub nietrwałemi.

Ale znaki ostrzegawcze w obecnych warunkach ruchu samochodowego, stanowią tylko część tego co należało ujednostajnić międzynarodowo — pozostawały jeszcze znaki regulujące ruch, a głównie ruch w miastach — dalej znaki informacyjne, — znaki porozumiewawcze, dawane przez kierowców i przez policję ruchu, wreszcie sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniach ulic.

Praca nad temi zagadnieniami była prowadzona od r. 1927 przez Ligę Narodów, mianowicie przez Komitet Techniczny do spraw Komunikacji i Tranzytu (Commission consultative et technique des Communications et du Transit), oraz przez Międzynarodowy Związek uznanych klubów Automobilowych (t. zw. A.I.A.C.R.)

Związek klubów wystąpił we wrześniu 1930 r. ze szczegółowym projektem znaków i sygnałów, a Liga przygotowała swój projekt jeszcze w sierpniu 1928 r. poprawiła go w lutym 1929 r., wystąpiła z projektem odpowiedniej konwencji, we wrześniu 1930 r., wreszcie doprowadziła do zwołania Międzynarodowej konferencji Dyplomatycznej państw europejskich do Genewy na marzec r. b.

Na konferencji tej, gdzie delegacja polska składała się z p. Dr. Rasińskiego, byłego dyrektora Departamentu Ceł w Ministerstwie Skarbu, jako przewodniczącego delegacji, — ze mnie, jako delegata Ministerstwa Robót Publicznych i zastępcy przewodniczącego oraz z p. Dr. Marchwińskiego z Ministerstwa Spraw Zagranicznych, — po dwutygodniowych debatach podpisano dnia 30 marca konwencję międzynarodową, ustalającą wzory znaków ostrzegawczych regulacyjnych i informacyjnych, które czytelnik znajdzie na tablicach.

Konwencję podpisali dn. 30 marca r. b. delegaci następujących państw: Belgji, Danji, Francji, Włoch, Luksemburga, Niemiec, Polski, — również w imieniu miasta Gdańska, — Szwajcarji, Czechosłowacji i Jugosławji, ale nie ulega wątpliwości, że wszystkie państwa kontynentu Europy do niej przystąpią.

W ten sposób na długie lata uregulowano międzynarodowo jedną z najważniejszych dziedzin automobilizmu, a zasadniczych zmian znaków chyba nasze pokolenie nie doczeka!

W krótkim artykule niepodobna wdawać się w szczegóły. Zaznaczę tylko kilka najbardziej charakterystycznych rysów, lecz muszę podkreślić, że zasadnicze cechy znaków, i podział ich na kategorje, ostatecznie przyjęte przez konferencję genewską i zamieszczone w konwencji, bardziej zbliżają się do poprzednich projektów Związku Klubów, Automobilowych, aniżeli do projektów Ligi Narodów. Przynosi to rzeczywisty zaszczyt Związkowi klubów i dowodzi, ile poważnej pracy kluby w to włożyły.

Dla znaków ostrzegawczych o niebezpieczeństwie utrzymano trójkątne znaki, ustalone przez Konwencję

z dn. 24 kwietnia 1926 r. dodając jeszcze dwa, mianowicie: 1) tarczę z pionową kresą dla oznaczenia wszelkiego niebezpiecznego miejsca, innego niż pięć zasadniczych, i 2) trójkąt odwrócony wierzchołkiem w dół — dla oznaczenia pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach. Koloru i wymiaru tych znaków konwencja z 30 marca nie podaje, pozostawiając to uznaniu miejscowych władz.

Dla znaków regulujących ruch z obowiązkiem stosowania się do nich ustalono formę okrągłą, z tem, że w znakach, zawierających pewne „zakazy" ma kolor czerwony przeważać i uwydatnić okrągłą formę znaku.

Dla znaków informacyjnych ustalono formę prostokątną; kolor dowolny, ale czerwony nie może przeważać. Do tej kategorji znaków zaliczono znak dozwolonego postoju, literę „P", z zaleceniem koloru niebieskiego.

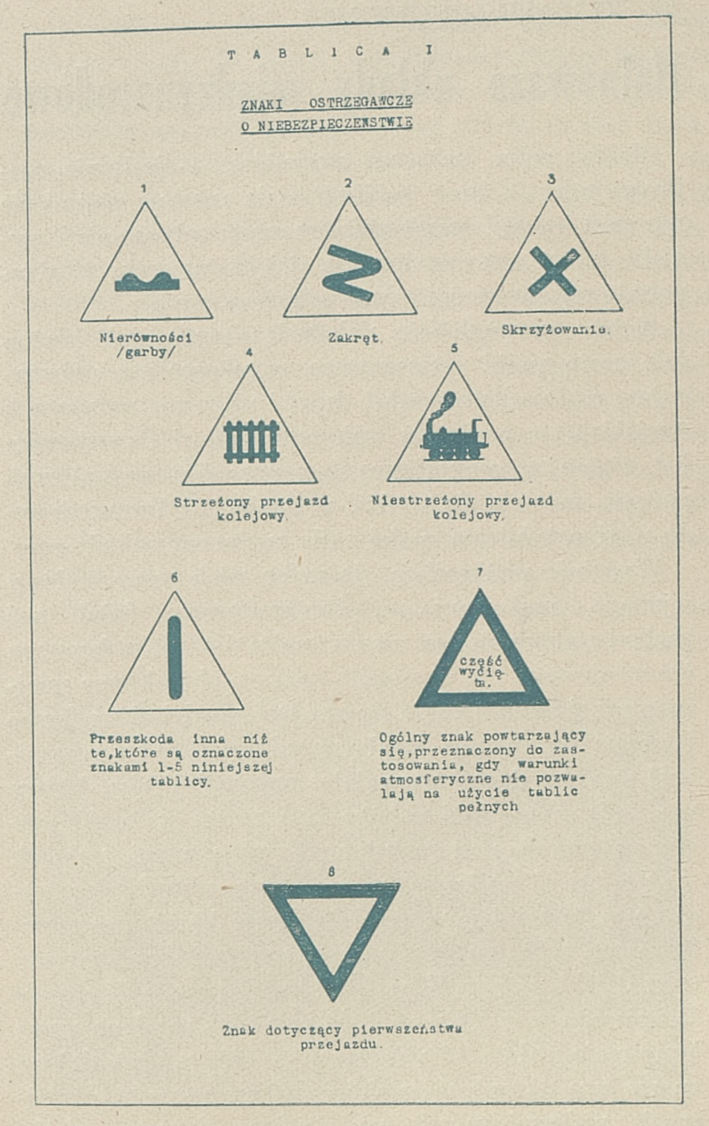
Patrząc na tablice ze wzorami znaków, niktby nie uwierzył, ile trudu stanowiło dojście do porozumienia nad nimi, ile zawiera się w nich kompromisów, aby możliwie najmniej zmian żądać od krajów, które już zaprowadziły u siebie inne systemy lub odmienne szczegóły.

Bardzo gorące debaty wywołała na konferencji kwestja reklam i obcych napisów na znakach. Były nawet tak skrajne wnioski, aby na znakach ostrzegawczych nie dopuszczać nawet inicjałów klubów, nie mówiąc już o ich nazwie lub nazwisku ofiarodawcy. Ostatecznie przyjęto wniosek kompromisowy, polegający na tem, że pozostawia się właściwym władzom drogowym kompetencję sądzenia, czy pewien napis zmniejsza widoczność znaku i zmienia jego charakter.

Aby zakończyć kwestję znaków, zaznaczam, że pozostają nadal nieujednostajnione międzynarodowo znaki porozumiewawcze, dawane przez kierowców i przez policję ruchu, oraz sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniach. Konferencja genewska uznała, że te sprawy nie są należycie przygotowane i wyniosła rezolucję, aby Komitet Techniczny Ligi Narodów przeprowadził odpowiednie studja, poczem ma być zwołana nowa konferencja dyplomatyczna dla zawarcia konwencji międzynarodowej.

Opisane ujednostajnienie znaków drogowych nie stanowi jedynego rezultatu ostatniej konferencji genewskiej, gdyż oprócz konwencji. o znakach, podpisano 30-go marca drugi układ międzynarodowy o ulgach podatkowych dla smochodów, przyjeżdżających z zagranicy na czasowy pobyt.

Konwencja postanawia, że samochody prywatne turystyczne, przyjeżdżające z zagranicy, mogą być zwalniane od podatków i opłat drogowych, jeżeli przebywają w danym kraju nie więcej niż 90 dni w ciągu roku, a właściciele ich posiadają dokument, nazwany "Międzynarodową książeczką podatkową" (Carnet fiscal international), ważny na rok. Dokument ten w którym

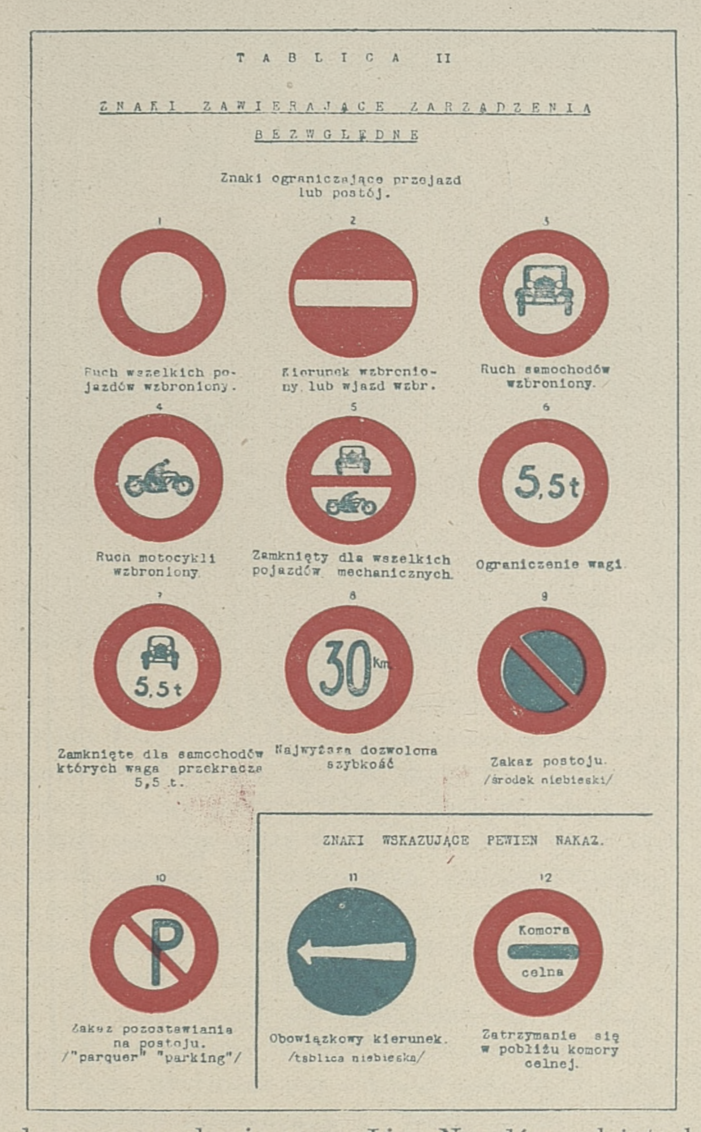


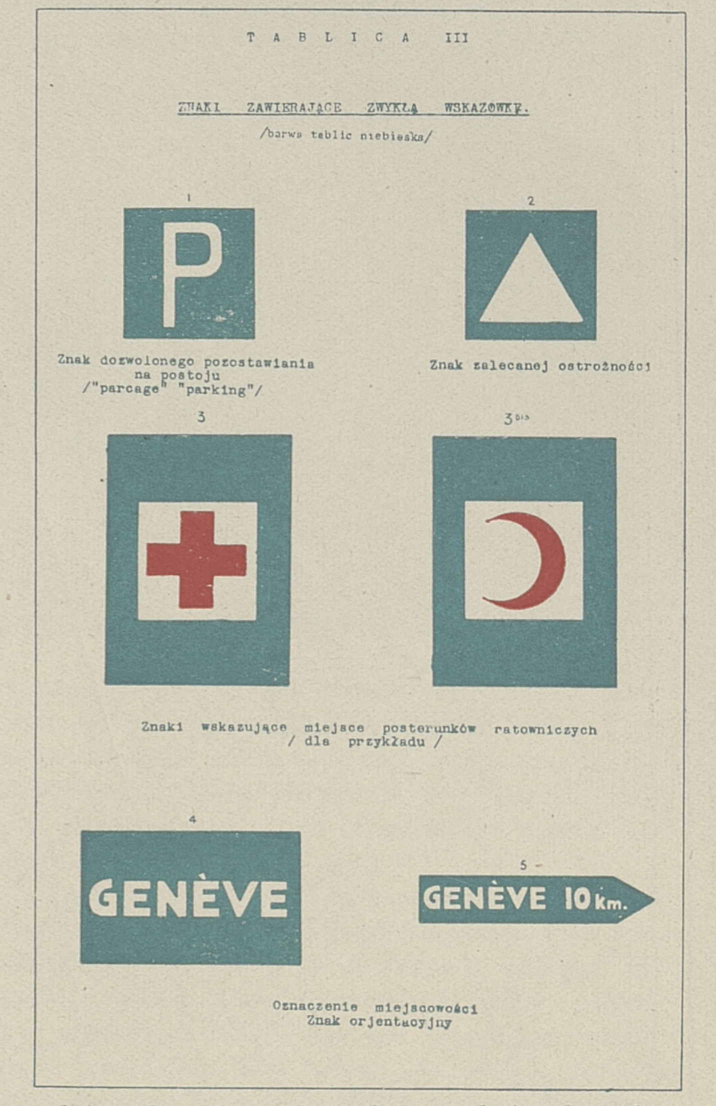
zapisują się wszelkie wjazdy i wyjady, nie może być wznawiany w razie zagubienia.

Znowu brak miejsca nie pozwala mi pisać obszerniej o szczegółach konwencji, lecz zaznaczam, że jej zasady już zostały wzięte pod uwagę przez nasze władze przy kwestji opodatkowania na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego samochodów, czasowo przyjeżdżających do Polski z zagranicy.

Obraz prac marcowej konferencji genewskiej nie byłby pełny, gdybym nie wspomniał, że obradowano tam nad projektem jeszcze trzeciej konwencji międzynarodowej, mianowicie konwencji o zarobkowych przewozach osób i towarów.

Specjalna komisja, pod przewodnictwem delegata Polski Dra Rasińskiego, po szczegółowych dyskusjach uznała, że projekt konwencji międzynarodowej o przewozach zarobkowych nasuwa obecnie tyle kwestyj prawnych, które nie mogą być na razie rozstrzygnięte, że konwencja dałaby mniej aniżeli można osiągnąć, drogą umów dwustronnych między poszczególnemi państwami. Prace nad tym projektem postanowiono zawiesić na czas bliżej nieokreślony, w każdym razie





do przeprowadzenia przez Ligę Narodów należytych studjów uzupełniających.

W rezultacie widzimy, że plonem konferencji genewskiej stały się dwa nowe układy międzynarodowe, regulujące kwestję znaków drogowych i opłat od cudzoziemskich samochodów, oba bardzo ważne dla bezpieczeństwa i porządku ruchu, oraz dla rozwoju automobilizmu.

Rola hotelu „Bristol" w rozwoju Zakopanego

Szybki rozwój Zakopanego, którego roczna frekwencja przekroczyła 40.000 osób, wśród których poważny odsetek stanowią turyści zagraniczni, stworzył konieczność wystawienia hotelu, któryby całkowicie zadowolił wymagania przyjezdnych, przyzwyczajonych do komfortu i luksusu hoteli szwajcarskich.

Inicjatywę tę podjęła grupa Polaków amerykańskich, organizując Spółkę Akcyjną pod nazwą Towarzystwo Hoteli i Pensjonatów ,,Bristol'' w Zakopanem w celu budowy luksusowego hotelu zaopatrzonego we wszystkie urządzenia, stanowiące o nowoczesnem pojęciu komfortu.

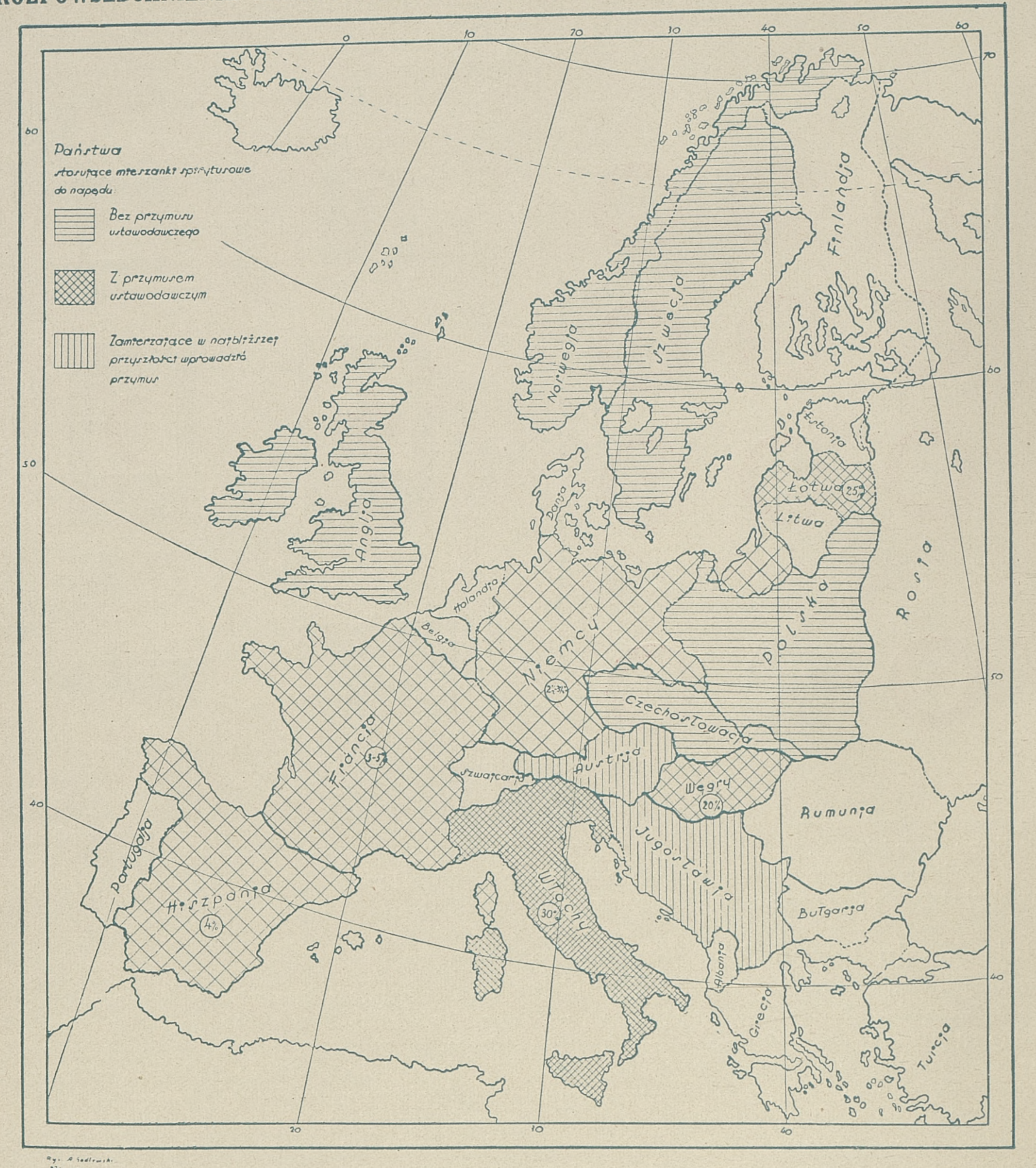
Położony na stoku Antałówki, przy bulwarze Słowackiego, nad potokiem Bystre, sprawia ,,Bristol. zewnętrznie urocze a jednocześnie imponujące wrażenie

Duży ogród, otaczający hotel ze wszystkich stron, pozwala na maksymalne operowanie słońca, a jednocześnie bezpośrdenie otoczenie lasu i gór zapewnia czystość powietrza. Mimo położenia w pobliżu centrum Zakopanego, mieszkańcy ,,Bristolu'' mają zapewniony kompletny spokój, nie zakłócony zgiełkiem i kurzem ulic.

Urządzenie wewnętrzne hotelu jest wygodne i estetyczne. Wszystkie pokoje posiadają bieżącą zimną i ciepłą wodę. Centralne ogrzewanie, elektryczność, kanalizacja, łazienki — dopełniają całości. Niezależnie od tego do dyspozycji gości jest hall, salony przyjęć oraz piękne sale restauracyjno-balowa i bankietowa, tonące w potokach światła w porze wieczorowej.

Wszystkie te warunki sprawiły, że ,,Bristol'' stał się miejscem spotkania elity towarzyskiej całej Polski, będąc jednocześnie reprezentacyjnym hotelem, do którego kierowani są wszyscy znakomici turyści zagraniczni oraz wycieczki. *(Nad.)*

ROZPOWSZECHNIENIE MIESZANEK SPIRYTUSOWYCH do NAPĘDU MOTORÓW w EUROPIE



Liczby w kółkach oznaczają % spirytusu, jaki dodawany być musi do benzyny w krajach, które wprowadziły ustawowy przymus mieszania. Zaznaczyć należy, że w najbliższym czasie liczbę tych państw powiększy Czechosłowacja.

Mapę powyższą reprodukujemy z książki p. t. „Spirytusowe mieszanki napędowe w Polsce“, która ukazała się obecnie na półkach księgarskich. Na książkę powyższą złożyły się prace prof. inż. dr. W. Świętosławskiego, prof. dr. B. Stefanowskiego, płk. inż. K. Meyera, kpt. K. Wallmodena i innych, wszechstronnie oświetlające zagadnienie stosowania mieszanek spirytusowo benzynowych do napędu motorów.



Po kilkugodzinnej, dość nudnej podróży, wjeżdżamy do stolicy Księstwa Łowickiego. Stajemy w rynku dla nabrania benzyny, a że czas nie nagli, wstępujemy do cukierni na mały posiłek. Ktoś z obecnych wspomina o Arkadji, pięknym parku w okolicy Łowicza. Uprzejmy właściciel cukierni p. Gierasiewicz, członek Polskiego Tow. Krajoznawczego, udziela nam bliższych informacji. Sławna Arkadja Nieborowska położona jest nie dalej jak 5 kilometrów od Łowicza przy szosie bolimowskiej. Nie namyślając się wiele, ruszamy w drogę. Już po chwili mijamy rogatki miasta i wjeżdżamy na szosę. Droga utrzymana jest w stanie dobrym Po upływie kilkunastu minut, stajemy przed bramą parku. Po zgłoszeniu się u dozorcy parkowego, wchodzimy do Arkadji.

Arkadja — to kreacja wojewodziny wileńskiej Heleny z Przeździeckich ks. Radziwiłłowej, żony Michała, dziedzica sąsiednich dóbr Nieborowskich. Wieś ta dawniej nazywała się Łupią, należała do dóbr arcybiskupów gnieźnieńskich i drogą zamiany przeszła w roku 1777 do Radziwiłłów. Księżna Helena, nad grzązkimi brzegami Łupi, na płaszczyźnie mazowieckiej, w miejscu może najmniej do tego odpowiedniem, zakłada sztuczny park, a Dellile kilkunastu wierszami uświetnił Arkadję w rzędzie najznakomitszych ogrodów Europy. Księżna Helena, zazdroszcząc przyjaciółce swej sławnych Powązek, nie licząc się z olbrzymiemi kosztami, sprowadziła z Italji i Grecji piękne starożytne posągi i marmury, rozmieściła je w obszernym parku, w którym pobudowała szereg pałacyków, sztucznych ruin i ustroni; skierowała do parku wody rzeki Łupi i urządziła sztuczne wyspy na stawach. Każdy zakątek miał swe przeznaczenie i swój cel. Księżna, przejęta wskrzeszoną kulturą i kultem świata starożytnego, zbudowawszy Arkadję, napisała przewodnik po nim w języku francuskim. W przewodniku tym poucza, jak należy postępowwaê, jakie przejść koleje, aby osiągnąê wyzwolenie duszy i po przeprawieniu się przez mityczny Styks, spocząć po trudach wędrówki w Nirwannie na Polach Elizejskich. Niemcewicz w swych pamiętnikach pisze o Arkadji:

„...Tu z ciosanego głazu wspaniała świątynia, tam z kruszcowego wodociągu bijący z łoskotem spad wód pienistych; dalej, jakby za Archerontu jeziorem, las ciemny i wśród drzew wiekuistych groby lubych, a już utraconych osób... Jak pod pogodnem Auzonji niebem znajdujesz tam posągi, kolumny, trójnóg i wazy śpiżowe. Tu pięknej rzeźby popiersie Eskulapa, przy nim niezmierna z marmuru czara do ofiar, dalej ułamek gzymsu Minerwy, znów grób dwojga bliźniąt amfora odwieczna opiera się o koryncki kapitel. Dalej Cyrkus czyli obwód do gonitw wozowych, obeliski z granitu, porfirowe kolumny i śpiże i marmury zdobiące wokoło; w innej stronie amfiteatr z ciosanego kamienia stoi do użycia gotowy.. Nie brakło i bogom poświęconego przybytku; wewnętrzne ozdoby odpowiadają wspaniałości gmachu. Greckie najprzedniejszej rzeźby posągi, popiersia, wazy, obrazy, perskie makaty, pajęcze Indów szale, nadobnym sporządzeniem nowych dodają powabów. Świątynia wieczności w in-- nem wznosi się miejscu... Ostatnim dziełem właścicielki, raczej końcem poematu, bo całą Arkadję poematem nazwać można, jest dom Filemona i Baucis. Powierzchnia jego zupełnie wiejska; wewnątrz przezroczyste ściany z potężnych kryształów. W kryształową konchę zlewa się odmłodzenia źródło, dokoła pełno najpiękniejszych kwiatów. Dwóch konsularnych mężów w kulurnych siedząc krzesłach używa tych rozkoszy..."

Wchodząc do parku kierujemy się w stronę lewą i mijamy pałacyk, już mocno zniszczony, i zbliżamy się



Arkadja — Pałacyk



Arkadja — Ruiny domu

do sztucznie usypanej góry. Pod górą tą grota z olbrzymich głazów utworzona, na górze świątynia niewielka; dalej arkad ruiny wśród pięknych starych drzew. Na skrzyżowaniu kilka dróg obelisk potężny z dalekiej Morei sprowadzony, dalej labirynt ścieżek i dróg, a przy nich gdzieniegdzie kolumny, kapitele i szczątki rzeźb. Idąc główną aleją, podchodzimy do wielkiej bramy arkadyjskiej, obok niej pałacyk, a za nim ruiny domu, zbudowane ze szczątków klasycznej helleńskiej i italskiej sztuki: kapiteli, kolumn, fryzów i skulptur...

Za domem płynie Łupia (mityczny Styks) i idąc wzdłuż brzegu dochodzimy do głównej budowli parku arkadyjskiego. Jest nią świątynia Djany o klasycznych formach. Stoi nad stawem, zwrócona do niego frontem. Przed nią niewielki taras, z którego schody granitowe prowadzą do wody. Zdala już widnieją dwa napisy. Na froncie, na portyku o czterech kolumnach, werset z Petrarki:

,,Dove pace trovai, d'ogni mia guerra".

(Tu odnajdywałam pokój, po każdej walce mojej życiowej).

W tyle budynku, na fryzie półrotundy, otoczonej sześcioma jońskimi słupami i nakrytej kopułą, wyryte zdanie:

,,M'involo altrui per ritrovar me stessa".

(Odbiegam drugich, aby znaleźć siebie).

Wchodzimy do wnętrza budynku. Dzieli się on na kilka sal i przedsionków. Przód świątyni zajmuje sala, nakryta wypukłą kopułą; tu znajduje się piękne dzieło Norblina, sławna ,,Jutrzenka". Zdaniem wielu, którzy plafon ten oglądali, jest on jednym z najpiękniejszych w Polsce. Poza wspaniałym plafonem nic w tym przybytku nie pozostało. Na gołych ścianach widoczne są ślady po kominku i wyjętych obrazach i lustrach. Stał tu ongiś ołtarz marmurowy z płonącym ogniem świętym, otoczony krzewami mirtu, wisiał kiedyś amor, pendzla Vigée-Lebrun, pełno tu było dywanów wzorzystych, tkanin wschodnich, na stołach z mozaiki stały wazy i rzeźby. Tu księżna w stroju kapłanki Arkadji ukazywała się swoim przyjaciołom i wybranym.

Nagromadzone w Arkadji skarby sztuki powędrowały częściowo do Paryża, resztki zaś przewieziono do pobliskiego Nieborowa, gdzie dziś jeszcze oglądać je można. Pozostała tu jedynie ,,Jutrzenka" norblinowska, która najwymowniej świadczy o umiłowaniu sztuki przez założycielkę Arkadji.

Wychodząc ze świątyni, stajemy przed stawem otoczonym staremi olchami.

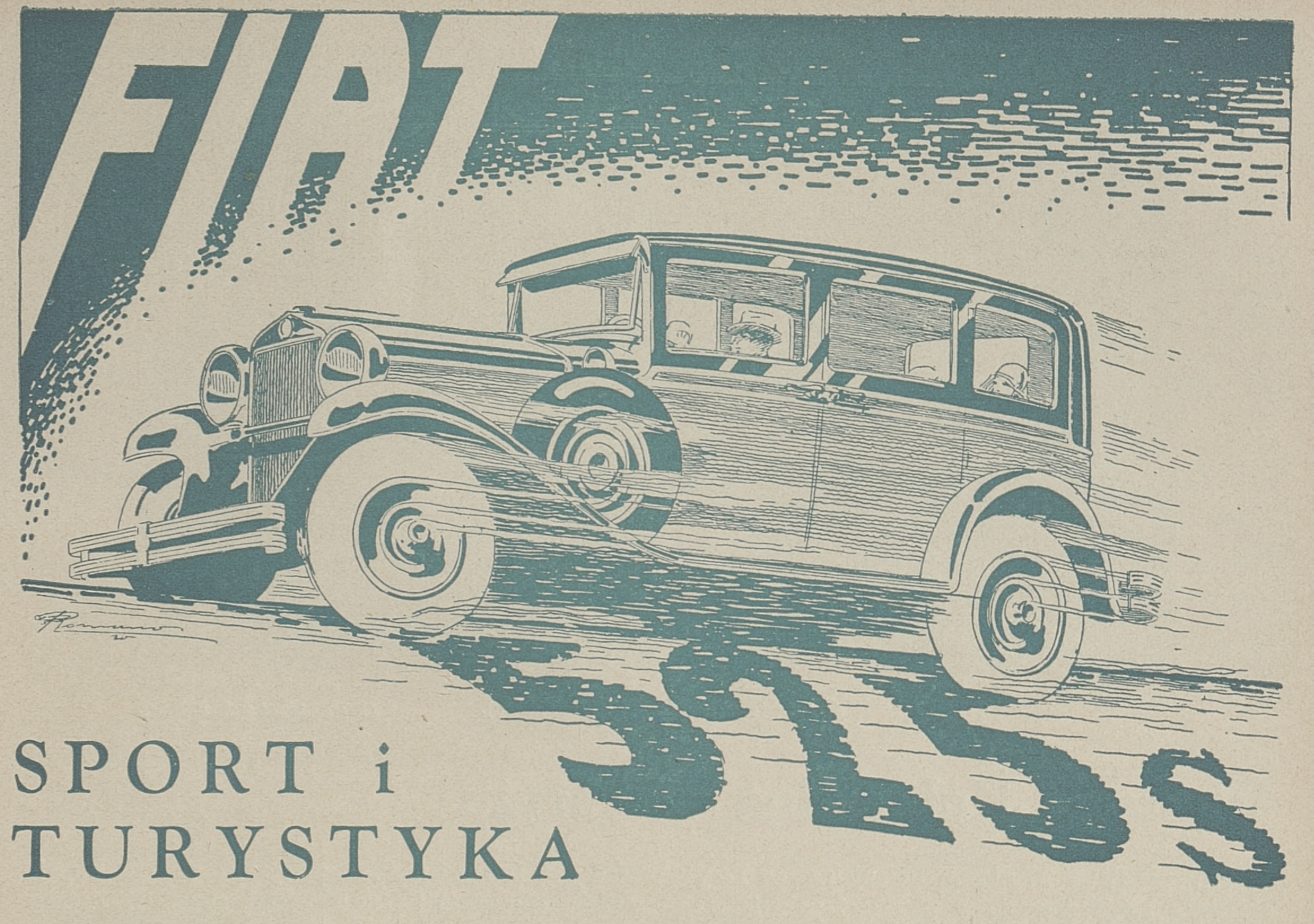
Zawierucha wojenna nie oszczędziła Arkadji. Postoj wojsk w dużej mierze przyczyniły się do zrujnowania tego pięknego zabytku.

Niema już dzisiaj w Arkadji chaty Filemona i Baucis, amfiteatr od wielu lat rozebrany, a akwadukt tylko jeszcze oglądać możemy na ilustracji Norblina. Mimo to godna widzenia jest ,,sławiona przez współczesnych, jako baśń cudowna, zaklęta w rzeczywistość, nazywana pieśnią Ariosta w obrazie, krajem Sybilli i czaru — Arkadja. Z żalem opuszczamy ten ,,asyl melancholji" i wysp tkliwych uczuć" i wracamy do pełnej zgiełku stolicy.

Br. Podczaski.



Arkadja — Świątynia Djany

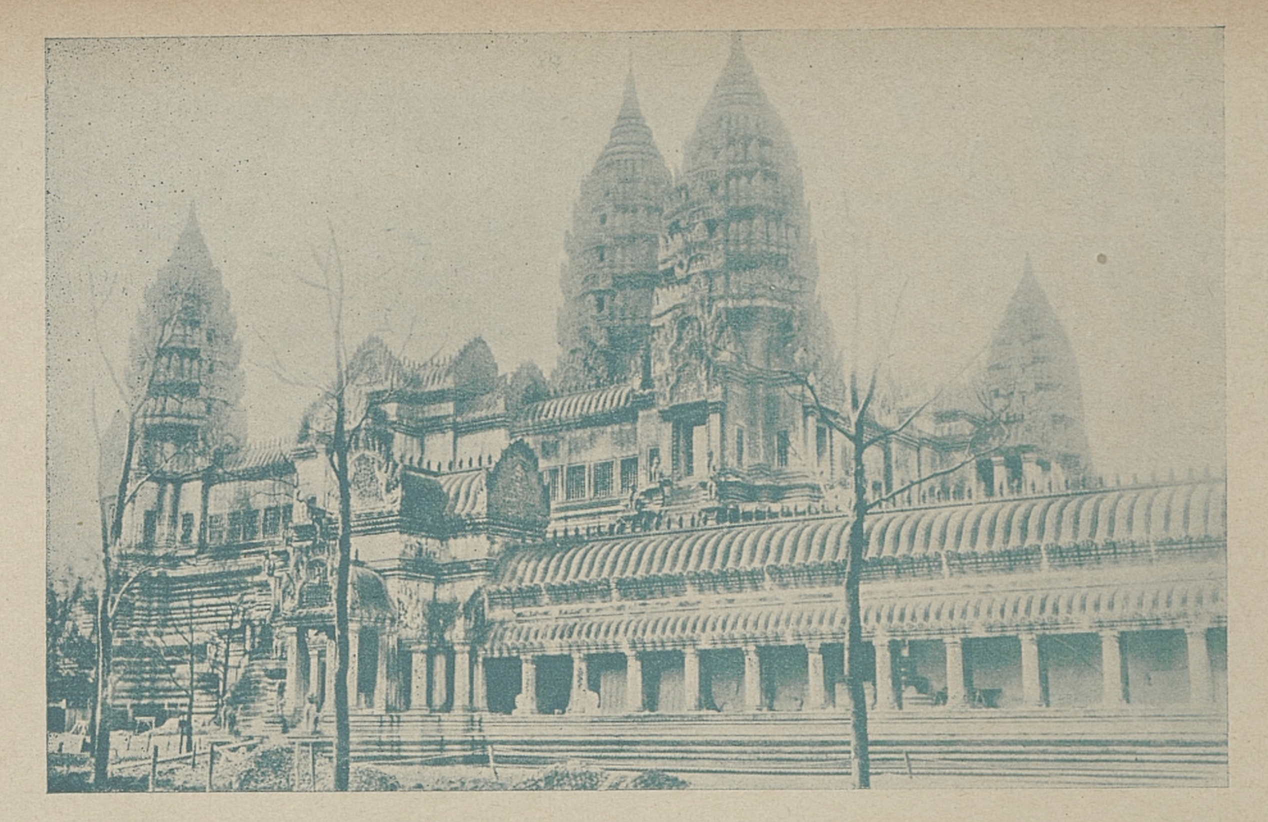


SPORT i TURYSTYKA

w wielkim stylu to cele, dla których zbudowany został mod. 525|S; wielka elastyczność i nerwowość silnika, doskonały zryw i duża szybkość końcowa, przy potężnych hamulcach i pewnem trzymaniu drogi stworzyły rasowy typ wozu pozwalający na osiągnięcie doskonałych wyczynów sportowych na dużych przestrzeniach z łatwością i bez przemęczenia kierowcy i samochodu, o czem przekonali się naocznie uczestnicy i świadkowie łatwego zwycięstwa odniesionego w kategorji turystycznej przez seryjny samochód 525|S z karoserją torpedo w **IX MIĘDZYNARODOWYM RAIDZIE A. P. 1930 R.**

ZNACZNIE OBNIŻONE CENY, KORZYSTNE WARUNKI SPRZEDAŻY

POLSKI FIAT S. A.
WARSZAWA, HOTEL EUROPEJSKI



Świątynia w Angkor-Vat (Indochiny). (Reprodukował arch. Blanche).

Wystawa Kolonjalna w Paryżu

Międzynarodowa Wystawa Kolonjalna w Paryżu otworzyła swoje podwoje w pierwszej połowie maja i trwać będzie do końca października b. r.

Wystawa Kolonjalna jest analitycznem i syntetycznem ujęciem wielkiego wysiłku kolonjalnego, zarówno pod względem ekonomicznym jak i społecznym całego szeregu państw — Belgji, Stanów Zjednoczonych, Włoch, Holandji, Portugalji i t. d. — ze specjalnem uwzględnieniem Francji. Aż do niedawna mówiono o wysiłku kolonjalnym, jako o łańcuchu nadużyć. Konkretne fakty przeczą podobnemu przedstawieniu sprawy, gdyż kolonje po przejściu pod opiekę Francji, przedstawiają obecnie obraz cywilizacyjnego postępu.

Wystawa Kolonjalna w Paryżu ma być lekcją cywilizacji i humanitaryzmu. Francja nie chce zadowolić się opinją dobrego administratora; nie chce tylko podkreślić, że jej zamorskie obszary bynajmniej nie przekraczają jej środków działania, jej ekspansji handlowej i przemysłowej; nie chce tylko przedstawić graficznie całokształtu swego twórczego wysiłku kolonjalnego; Francja chce przedewszystkiem podkreślić silnie, że stara się być dobrą wychowawczynią ludów, którymi się opiekuje. Według słów marszałka *Lyautey'a*: „Udowodni ona, że dla cywilizacji istnieją inne pola działania niż pola bitew, że narody XX wieku mogą współzawodniczyć lojalnie, szlachetnie w dziejach pokoju i postępu. Będzie ona lekcją pozytywnego czynu, ośrodkiem praktycznej nauki dla ludzi pragnących wiedzy i zrozumienia". I precyzując jeszcze więcej wysoką doniosłość tej manifestacji, marszałek dodał: „Trzeba pokazać światu dzieło wykonane przez cywilizację, porównywać ulepszone metody zastosowane przez różne narody kolonizujące, rozszerzać najbardziej skuteczne w dziedzinie socjalnej i ekonomicznej. W ten sposób zapewni się ludom jeszcze wydziedziczonym życie pelniejsze, ideał wyższy, zastosowanie najwłaściwsze intencji do ich dobrobytu materjalnego i moralnego".

Na przestrzeni 110 ha., przy bramach Paryża, w lasku Vincennes, Wystawa Kolonjalna rozwija przed naszemi zachwyconemi oczami wizję imperjum 20 razy obszerniejszego niż Francja i zaludnionego 60 miljonami ludzi.

A. *Sekcja Kolonjalna Francuska.*

Każda kolonja dysponuje w Vincennes pewnym obszarem, gdzie w kompleksie pawilonów — mniejszych lub większych — przedstawia cechy najcharakterystyczniejsze swego życia malowniczego i ekonomicznego.

Chodzi o szybką wizję wystawy i przypomnienie ewolucji każdej kolonji.

A więc widzimy Indo-Chiny francuskie, Indje francuskie, Afrykę Północną, Algier, Tunis, Marokko, Afrykę Zachodnią francuską, Afrykę Ekwatorjalną francuską, terytorja afrykańskie mandatu francuskiego Kamerunu i Togo, Madagaskar, wyspę Reunion, wybrzeże francuskie Somalis. W serji pawilonów czaruje nas wdzięk wyspy Tahiti i jej port Papeete i wyspy

Archipelagu. Widzimy również Zakłady francuskie nowe Hebrydy, Nową Kaledonję. Wreszcie z mgieł Atlantyku wyłaniają się wyspy Saint Pierre et Miquelon. Lecz nie dość na tem! Przecież zostają jeszcze wyspy Martinique, Guadeloupe i Guyana francuska.

Bujna jej roślinność podzwrotnikowa, egzotyka tych krajów ściąga niezliczone rzesze zwiedzających, jest ośrodkiem atrakcji dla ludzi pragnących nauki i nowości.

Pawilony poszczególnych kolonji są wybudowane w stylu właściwym każdej z nich i zawierają, przekrój ewolucyjny wszystkich manifestacji życia tubylców, — a więc również wykresy, statystyki i t. d. — Trzeba jednak dodać, że na niektórych terenach poszczególnych kolonji budzą zachwyt rozmaite dzieła architektoniczne ,,przeniesione" w swej naturalnej wielkości z kolonji do Vincennes. Widzimy więc np. arcydzieło architektury Indo-chińskiej — świątynię w Angkor-Vat.

Na przestrzeni 110 ha. można śledzić rozwój życia egzotycznego, rozproszonego na przestrzeni 14.000.000 klm. kw. W każdej chwili przenieść się może zwiedzający do zupełnie innego świata. Twórczy genjusz Francji wzbudza głębokie uznanie każdego wolnego od uprzedzeń człowieka.

Dzieło ekonomiczne Francji w kolonjach wyraża się w następujących cyfrach:

17.500 km. kolei żelaznych (13% sieci francuskiej), 130.000 km. dróg, używanych przez 100.000 samochodów, wielkie porty; 28.000 km. dróg wodnych i wielkie szlaki handlowe: Saigon, Dakar, Oran. Ten ostatni port, z 19 miljonami ton, przewyższa obrót handlowy Hawru. Stała komunikacja lotnicza pomiędzy Metropolją a Dakarem, Casablanką, Oranem, Algierem, Tunisem i wkrótce Madagaskarem i Indo-Chinami.

2) Rolnictwo: Zastosowanie systemu nawadniania. W Indo-Chinach zdobycie więcej niż 2 miljonów ha. dla kultury rolnej. Rezultat dla wszystkich kolonji: 12.000.000 ton produktów wszelkiego rodzaju, z czego 4 miljony zbóż, 300.000 ton olejów i ziarn oleistych, 110.000 ton cukru, 20.000 ton wełny, 200.000 ton drzewa. Bydłostan wynosi około 45.000.000 sztuk.

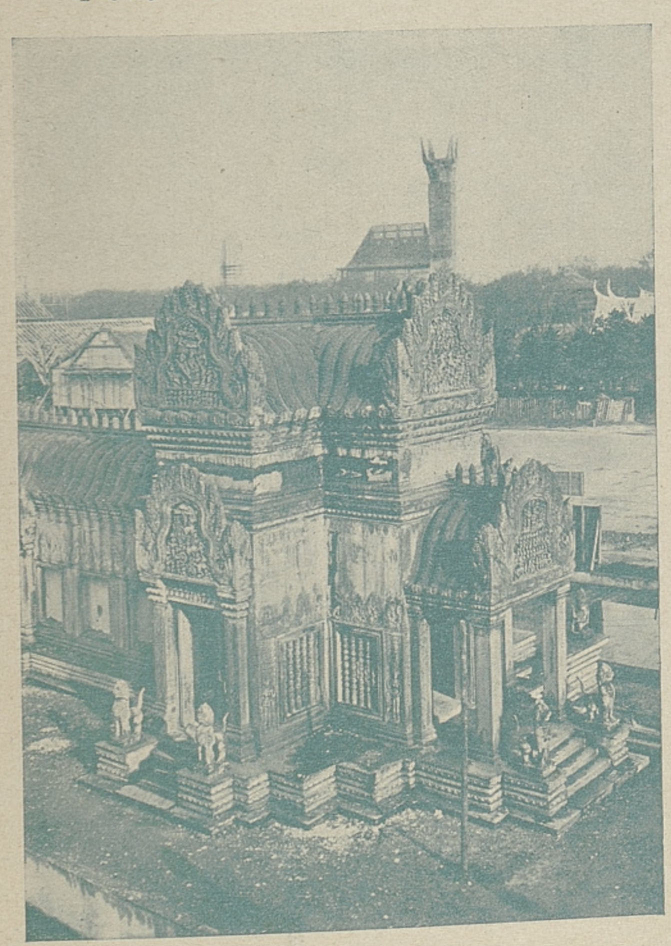
3) Produkcja górnicza. Żelazo, fosfaty, miedź, cynk, nikiel, chrom, grafit, nafta.

4) Handel zewnętrzny: 32 miljardy franków (import i export) z czego mniej więcej połowa wymiany z Francją.

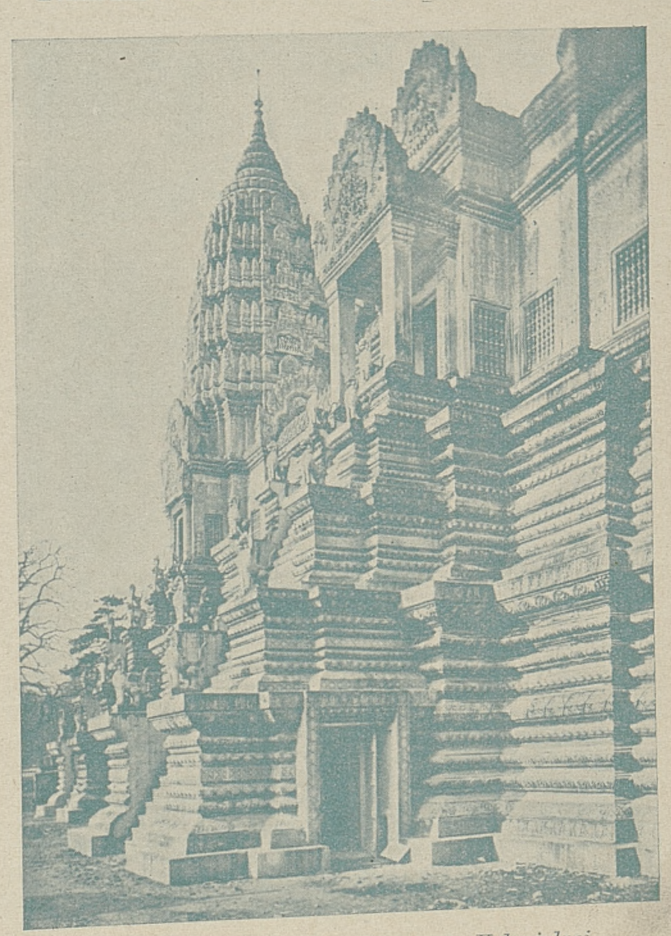
Od czasu Wielkiej Wojny zacieśniły się i inne węzły między kolonjami i Metropolją, spowodowała to ich aktywna dla niej pomoc.

Lecz skoro już mowa o wysiłku ekonomicznym, niechaj nam będzie wolno dodać kilka słów i o wysiłku kulturalnym Francji w kolonjach.

Francuskie dzieło kolonizacyjne jest odbiciem myśli



Fragment świątyni w Angkor-Vat.



Świątynia indochińska na Wystawie Kolonjalnej.

francuskiej — czerpie ona swe siły z trzech mianowicie źródeł:

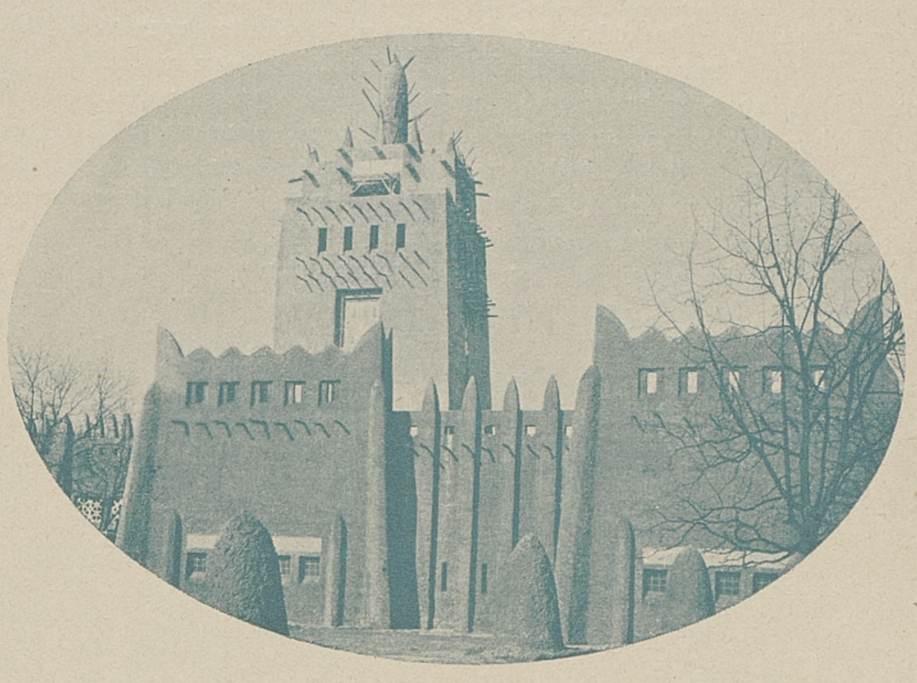
1) *Pacyfikacji.* Wytępienie wojen religijnych, zakaz handlu niewolnikami, położenie kresu wojnom bratobójczym.

2) *Opieki nad tubylcami.* Polityka odżywiania, higjeny, ulepszeń socjalnych.

3) *Wychowania Publicznego.* Podniesienie poziomu intelektualnego uczniów, przy równoczesnem poszanowaniu tradycji i zwyczajów religijnych tubylców. Polityka Francji nie dąży do asymilacji lecz do assocjacji. Więcej niż 1 i ½ miljona dzieci korzysta ze szkół francuskich do uniwersytetów w Hanoi i w Algierze włącznie.

Złączenia elementów obrazu, wyrażonych przez poszczególne kolonje, dokonała Sekcja Ogólna, która zawiera: Muzeum stałe, Ośrodek Informacyjny i Sekcję Metropolji.

W *Muzeum stałem*, które jak nazwa jego głosi, przeżyje wystawę, będzie się mieściła Wystawa retrospektywna,— synteza francuskiego życia kolonjalnego, oraz wielka sala na 1.200 osób.



Zamek w Zachodniej Afryce.

(*Repr. pp. Solivier i Lambert arch.*)

Za pomocą najnowszych sposobów dokumentacji — wykresów statystyk, i. t. d. — uwidoczniona jest realizacja francuskich metod kolonizacyjnych. Pałac ten — to synteza genjuszu francuskiego. Każda kolonja wystawia obok materjalnej strony swego bytu również obraz strony intelektualnej i artystycznej.

Ośrodek informacyjny jest zgrupowaniem wszystkich środków informacji międzynarodowej.

Sekcja Metropolji, mieszcząca się w czterech Pałacach daje obraz ruchu handlowego i przemysłowego kolonji.

Paryż nie byłby Paryżem, a paryżanie francuzami gdyby organizacja zabaw nie spotkała się z należytem zrozumieniem. Komitet zabaw, pod przodownictwem p. *Rouche*, członka Instytutu, dyrektora Opery, pomnożył wizje egzotyzmu kolonjalnego pod jego najróżnorodniejszemi formami. Każdy dzień przyniesie zarówno nowe jak i ciekawe widowiska, uroczystości indochińskie, Afryki czarnej, Afryki Północnej i t. d. Prawie każda kolonja reprezentuje swoją własną kuchnię egzotyczną.

Wyścigi okrężne we Lwowie

W dniu 7 czerwca odbędą się we Lwowie wielkie wyścigi na zamkniętym obwodzie ulicznym, dostępne dla samochodów wyścigowych, sportowych i typu dominującego. W roku ubiegłym, zawody te, urządzone tytułem próby, zdobyły sobie wielkie uznanie, to też Małopolski Klub Automobilowy zdecydował w tym roku przekształcić swą imprezę na zawody międzynarodowe, powiększając jednocześnie dystans obowiązujący dla poszczególnych kategorji. I tak dla kategorji wyścigowej dystans wyniesie 152 klm. dla kategorji sportowej 76 klm., a dla kategorji typu dominującego 45 klm.

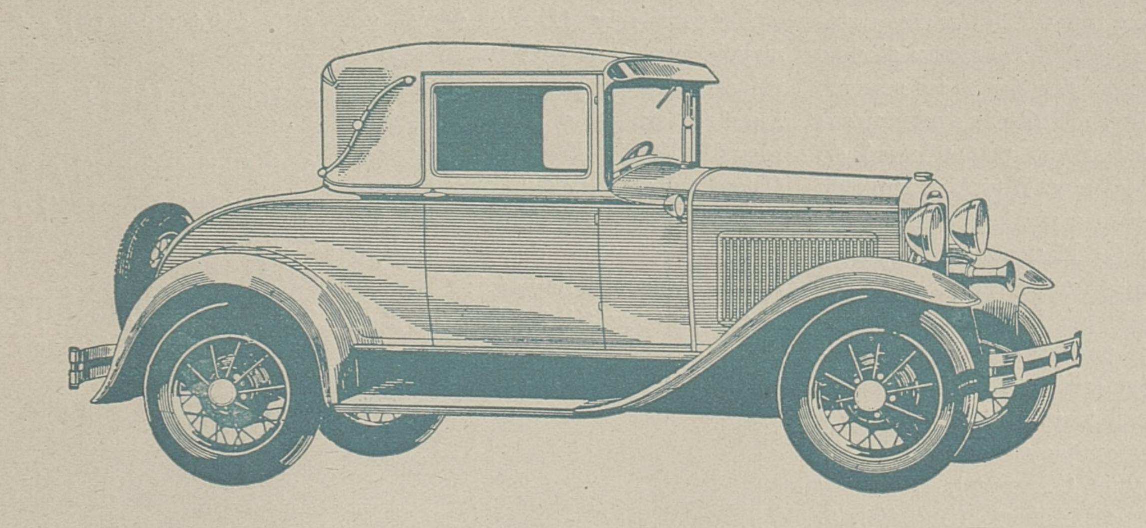
Trasa wyścigu prowadzi przez ulice Pełczyńską, Stryjską i Kadecką na przestrzeni 3040 metrów.

Zjazd na zawody zapowiada się z całej Polski i z zagranicy olbrzymi, zwłaszcza, że w dniu poprzedzającym odbędzie się V Polski Zjazd Gwiaździsty z metą we Lwowie.

Polskie biuro podróży „Francopol" organizuje specjalną wycieczkę na Wyścig Okrężny do Lwowa, która przejedzie po następującej trasie: Warszawa—Kraków—Zakopane — Morskie Oko — Przemyśl — Lwów — Lublin — Warszawa (1450 klm.). Odjazd wycieczki z Warszawy nastąpi w dniu 4 czerwca, powrót 8 czerwca. Cena za przejazd, noclegi i wyżywienie — zł. 250 od osoby.

Jaknajgoręcej zachęcamy naszych Czytelników do wyjazdu na Wyścig Lwowski, gdyż wspaniała impreza Małopolskiego Klubu Automobilowego zapowiada się, jako największa w Polsce manifestacja sportu samochodowego.

Porównać go — znaczy wybrać!



RUSZYĆ pewnie z miejsca, przybyć na czas bez względu na stan dróg, porę roku i inne trudności: tego przedewszystkiem wymaga każdy od swego samochodu. Żąda od niego, aby był mocny, odporny na wstrząsy, wymagający mało starań i zabiegów, wreszcie oszczędny w cenie, konsumcji i utrzymaniu. Żaden samochód nie odpowiada tak dokładnie tym wymaganiom jak Nowy Ford, to też niema samochodu w równej cenie, któryby mógł współzawodniczyć z Fordem pod względem mocy, wydajności, trwałości i usług. Porównać Forda—znaczy wybrać.—Wielki wybór nadwozi u odsprzedawców samochodów Ford.

NIEBYWAŁA MOC. — PIORUNUJĄCA AKCELERACJA. — SZYBKOŚĆ 100 KM. NA GODZINĘ.—WJAZD POD GÓRĘ NA OSTATNIM BIEGU. — LICZNE MODELE NADWOZI Z PRZEDNIEMI SZYBAMI Z NIEKRUSZĄCEGO SIĘ SZKŁA I OKUCIA Z NIERDZEWIEJĄCEJ STALI. — WSPANIAŁA GAMA KOLORÓW.

GWARANCJA:

FORD MOTOR COMPANY RĘCZY ZA DOBROĆ SAMOCHODU FORD, GWARANTUJĄC ZAMIANĘ KAŻDEJ CZĘŚCI, U KTÓREJ ZOSTANIE STWIERDZONY BŁĄD FABRYKACJI LUB WADA MATERJAŁU, PRZYCZEM WYNAGRODZENIE ODSPRZEDAWCY ZA DOKONANIE ZAMIANY NIE ZOSTAJE LICZONE KLIJENTOWI.

LINCOLN Ford FORDSON

SAMOLOTY

FORD MOTOR COMPANY

Grand Prix Monaco

Trzeci wyścig o Grand Prix Monaco, rozegrany na trudnym obwodzie ulicznym w Monte Carlo w dniu 19 kwietnia, stanowił imprezę, jakiej dawno już nie widział żaden z torów europejskich. Do startu stanęło 23 współzawodników i to samych tylko asów, z których siedemnastu conajmniej mogło pretendować do tytułu zwycięscy. W tych warunkach wyścig stał się atrakcją europejską, ściągając do Monaco setki tysięcy widzów z całego świata.

Podobnie jak i w latach poprzedzających zawody rozegrane zostały na dystansie 318 klm. w stu okrążeniach toru. Udział w wyścigu wzięli następujący konkurenci:

1. Dreyfus (Maserati), 3. Stuber (Bugatti), 4. Ackerl (Bugatti), 5. Williams (Bugatti), 6. Caracciola (Marcedes-Benz), 7. Divo (Bugatti), 8. Lehoux (Bugatti), 9. Boillot (Peugeot), 10. Biondetti (Maserati), 11. Varzi (Bugatti), 12. Chiron (Bugatti), 13. von Morgen (Bugatti), 14. Zehender (Alfa Romeo), 15. Fagioli (Maserati), 16. Penn Hughes (Bugatti), 17. Etancelin (Bugatti), 18. Howe (Bugatti), 20. Burgaller (Bugatti), 21. Zanelli (Bugatti), 22. Bouriat (Bugatti), 23. Czajkowski (Bugatti), 24. Leiningen (Bugatti), 25. Pedrazzini (Maserati).

W pierwszem okrążeniu na czele zawodników przechodzi zeszłoroczny zwycięsca Dreyfus, któremu na kółku siedzi tryumfator z roku 1929— Williams. Za niemi idą: Lehoux, Caracciola, Varzi. W trzeciem okrążeniu Williams wyprzedza Dreyfusa, lecz już w piątej rundzie odpada z wyścigu skutkiem pęknięcia sprężyny zaworowej. Dreyfus prowadzi jeszcze przez kilka okrążeń, poczem zostaje wyminięty przez fenomenalnego Włocha Achillesa Varzi, który idzie na czele aż do 29 okrążenia. W okrążeniu tem wpadł Varzi na chodnik i rozbił sobie przednie koło, tracąc przeszło minutę czasu, co wystarczyło, aby prowadzenie objął z kolei Chiron. Doskonały Francuz nie pozwolił się odtąd dojść nikomu i wygrał wyścig bez wielkiego, jak na tak silną konkurencję, wysiłku.

Podczas gdy Chiron dążył do zwycięstwa, z powodzeniem odpierając ataki swych przeciwników, zaciekłą walkę o dalsze miejsca toczyli Varzi, Fagioli i Bouriat. Ostre tempo wyścigu wyczerpało siły większości zawodników, to też co celu doszło tylko dziewięć maszyn w następującej kolejności:

1. Chiron (Bugatti) 3 g. 39 m. 09,2 s., szybkość średnia 87,060 klm/g., rekord konkursu.
2. Fagioli (Maserati) 3 g. 43 m. 04,6 s.
3. Varzi (Bugatti) 3 g. 43 m. 13,2 s.
4. Bouriat (Bugatti) o 2 okrążenia w tyle.
5. Zehender (Alfa Romeo) o 3 okrążenia.
6. Boillot (Peugeot) o 4 okrążenia.
7. Biondetti (Maserati) o 9 okrążeń.
8. Penn Hughes (Bugatti) o 11 okrążeń.
9. Czajkowski (Bugatti) o 15 okrążeń.



Start w Grand Prix Monaco. (fot. A. Levai).

XXII Targa Florio

Tegoroczny wyścig Targa Florio ucierpiał ogromnie skutkiem różnych nieprzewidzianych okoliczności, które w zadziwiający sposób zagięły parol na tę najpoważniejszą imprezę europejską. Przedewszystkiem, o czem już donosiliśmy w swoim czasie, tor Madonie na Sycylji, który co roku jest teatrem tych klasycznych zawodów, został częściowo zniszczony przez cyklon i trzęsienie ziemi. Spowodowało to konieczność zmiany trasy wyścigu, który puszczony został po wielkim obwodzie szosowym, długości 146 klm., mało naogół znanym większości kierowców wyścigowych. Ponieważ ta zasadnicza zmiana zaszła w krótkim stosunkowo czasie przed terminem wyścigu, wpłynęła ona bardzo niekorzystnie na zapisy, które ograniczyły się tylko do kilkunastu zgłoszeń, pochodzących wyłącznie z Italji.

Nie na tem jednak był koniec niepowodzeń. Na starcie wyścigu stanęło ostatecznie zaledwie 13 samocho-

dów, a same zawody rozegrane zostały podczas szalonej burzy, która w wielkim stopniu zdecydowała o ostatecznych rezultatach, jak się o tem zaraz dowiemy.

Sytuację uratował jedynie fakt zgłoszenia do zawodów nowych ośmiocylindrowych wozów Alfa Romeo, których pierwszy oficjalny występ w tak trudnym wyścigu oczekiwany był z dużem zaciekawieniem. Do walki z zespołem Alfy stanął zespół samochodów Maserati oraz Varzi na Bugatti i ta konkurencja wystarczyła, aby wyścig uczynić całkowicie interesującym.

Przy przepełnionych trybunach w Cerda, w obecności ministra lotnictwa Italo Balbo i w obliczu nadciągającego huraganu, wystartowały kolejno do wyścigu następujące maszyny:

Nuvolari (Alfa Romeo 8-cyl.), Arcangeli (Alfa Romeo 8-cyl.), Campari (Alfa Romeo), Borzacchini (Alfa Romeo), d'Ippolito (Alfa Romeo), Magistri (Alfa Romeo), Castagna (Salmson), Piccolo (Bugatti), Dreyfus (Maserati), Biondetti (Maserati), Fagioli (Maserati), Varzi (Bugatti), Pelegrini (Alfa Romeo).

Odrazu w pierwszem okrążeniu zaznacza się znaczna przewaga zeszłorocznego zwycięscy, świetnego Achillesa Varzi, który pokrywa pierwsze sto kilometrów w czasie 1 g. 26 m., a okrążenie (146 klm.) w 2 g. 03 m. 54 s. Drugim jest Borzacchini w czasie 2 g. 06 m. 06 s., a trzecim Nuvolari z różnicą tylko pięciu sekund. Fagioli na samochodzie Maserati wywrócił się w miejscowości Petralia i odpadł z wyścigu z lekkiemi tylko, na szczęście, kontuzjami.

W drugiem okrążeniu burza szaleje już z całą siłą, to też tempo staje się wolniejsze. Varzi kończy drugą rundę w czasie 4 g. 17 m. 58 s., podczas gdy na drugiem miejscu znajduje się Nuvolari z czasem 4 g. 20 m. 02 s., a na trzeciem miejscu Campari z czasem 4 g. 22 m. 28 s. W tem okrążeniu wywraca się na zakręcie drugi kierowca zespołu Maserati, a mianowicie Biondetti, również wychodząc z wypadku bez większych obrażeń.

Trzecie okrążenie przynosi ponowne osłabienie tempa, gdyż wyżej położone części toru zalega mgła, zmniejszając pole widzenia do trzydziestu metrów. Varzi uzyskuje czas 6 g. 38 m. 10 s., Nuvolari jest ciągle drugi, przyczem czas jego wynosi 6 g. 40 m. 28 s. Borzacchini idzie na trzeciem miejscu, a Campari na czwartem.

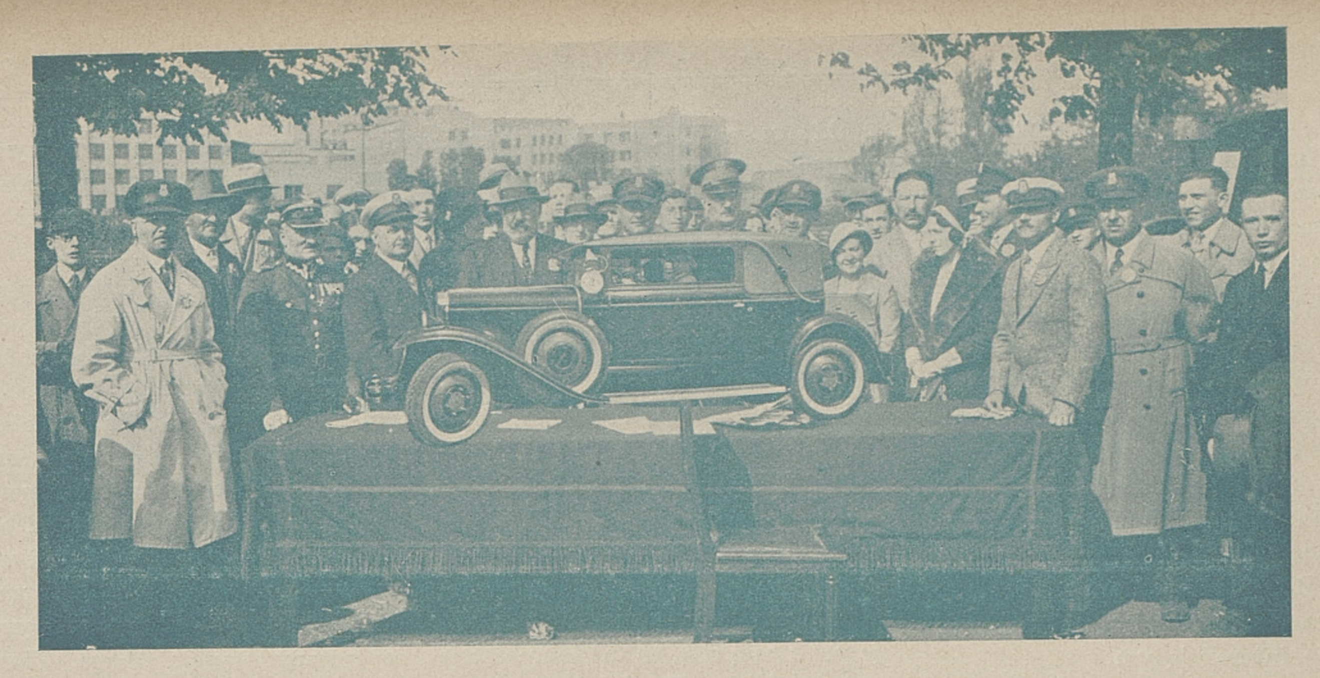
Ostatnie wreszcie okrążenie przynosi niespodziankę. Varzi, który nie miał na swym wozie żadnego zabezpieczenia na wypadek niepogody, jest co chwila oślepiany błotem, tryskającem z pod kół, to też coraz to bardziej pozostaje w tyle. Rywale jego, lepiej zabezpieczeni przed błotem, korzystają z tego i bez trudu wysuwają się na czoło. W tak nieoczekiwany sposób Nuvolari wygrał tegoroczny wyścig Targa Florio, którego ostateczna klasyfikacja, wygląda, jak następuje:

1. Nuvolari (Alfa Romeo) 584 klm. w 9 g. 00 m. 26 s., szybkość średnia 61,070 klm./g.
2. Borzacchini (Alfa Romeo) 9 g. 02 m. 54 s.
3. Varzi (Bugatti) 9 g. 07 m. 53 s.
4. Campari (Alfa Romeo) 9 g. 08 m. 10 s.
5. d'Ippolito (Alfa Romeo) 9 g. 29 m. 10 s.
6. Arcangeli (Alfa Romeo) 9 g. 45 m. 13 s.

Pozostali zawodnicy wyścigu nie skończyli.



Ogólny widok konkursu piękności samochodów A. P. w dn. 10 maja r. b. (fot. P.A.T.).



„Na czele krajowego przemysłu kroczyły naturalnie Państwowe Zakłady Inżynierji, które pokazały... Jury całe samochody"...

Konkurs Piękności Samochodów

Organizowany od szeregu już lat z niesłabnącem powodzeniem Konkurs Piękności Samochodów Automobilklubu Polski powinien się właściwie nazywać ruchomym Salonem Automobilowym. Ponieważ wystawy samochodowe odbywają się w Polsce tylko sporadycznie i to zazwyczaj w charakterze dodatków do innych imprez, mało mających wspólnego z automobilizmem, doroczny Konkurs Piękności organizowany przez A. P. stanowi dla firm samochodowych niemal że jedyną okazję do pokazania wszelkich nowości, pojawiających się na rynku. Z tej właśnie przyczyny przyśpieszony został w tym roku termin Konkursu, który zamiast na jesieni, odbył się już w dniu 10 maja, aby firmy mogły pokazać automobilistom na samym początku sezonu nowe modele samochodów, przygotowane przez fabrykantów na rok bieżący.

Pokaz tegoroczny, pomimo ciężkich czasów, wzbudził bardzo duże zainteresowanie. Zgłoszono do imprezy 55 samochodów, w czem cały szereg typów dotychczas u nas nieznanych. Między innemi zobaczyliśmy na Konkursie po raz pierwszy nowy ośmiocylindrowy samochód CWS, skonstruowany przez Państwowe Zakłady Inżynierji, a z wozów zagranicznych nowe ośmiocylindrówki Austro Daimler, oraz ostatnią kreację firmy Citroen, typ sześciocylindrowy CGL. Pozatem nie brakowało żadnej niemal marki reprezentowanej w Polsce, oraz żadnego typu karoserji, poczynając od najskromniejszych i najtańszych, a kończąc na najbardziej luksusowych. Fabryka karoseryj „Kapeka" pokazała nawet nadwozia towarowe, wykonane rzeczywiście bardzo estetycznie i pomysłowo.

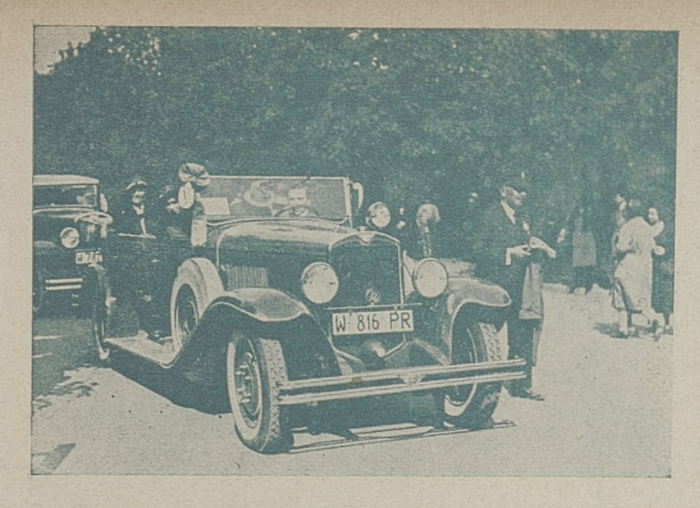
Przemysł krajowy reprezentowany był na Konkursie wyjątkowo licznie, gdyż dominująca liczba samochodów posiadała nadwozia wykonane w Polsce. Na czele krajowego przemysłu kroczyły naturalnie Państwowe Zakłady Inżynierji, które pokazały nietylko karoserje, ale całe samochody wykonane rękami polskich konstruktorów i robotników. Zarówno nowe ośmiocylindrowe torpedo CWS, jak i dwa piękne kabrjolety na podwoziach czterocylindrowych, wzbudziły ogólne uznanie i stanowiły ośrodek zainteresowania publiczności.

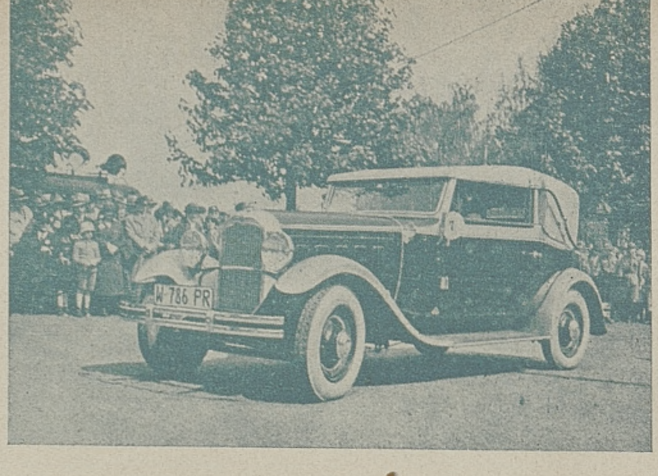
Z pośród fabryk karoserji na pierwsze miejsce pod względem ilości i doboru nadwozi wysunęła się firma „Kapeka". Pozatem duże zainteresowanie wzbudzały karoserje firmy M. Flinikowski, fabryki „Plage i Laśkiewicz", oraz „Podlaskiej Wytwórni Samolotów". Stwierdzić przytem należy, że wszystkie karoserje krajowe tak pod względem formy zewnętrznej jak i wykonania w niczem nie ustępowały najpiękniejszym typom zagranicznym.

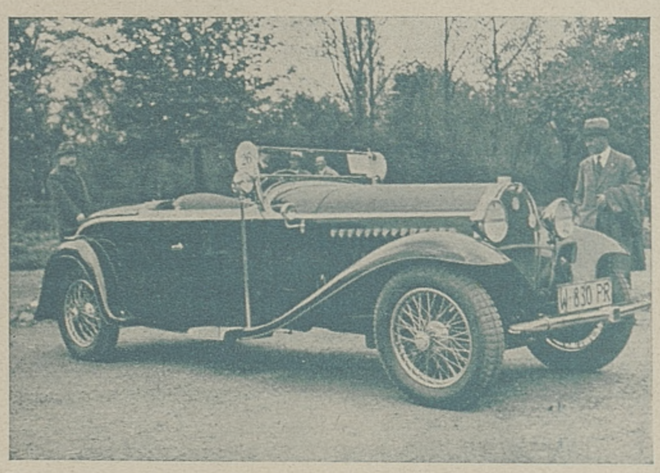
Przedstawicielki przemysłu napoły krajowego, to znaczy montownie firm Citroën i Oświęcim-Praga przelicytowywały się wzajemnie ilością i doborem eksponowanych samochodów. W rezultacie obie wytwórnie otrzymały dobrze zasłużone nagrody i odznaczenia.

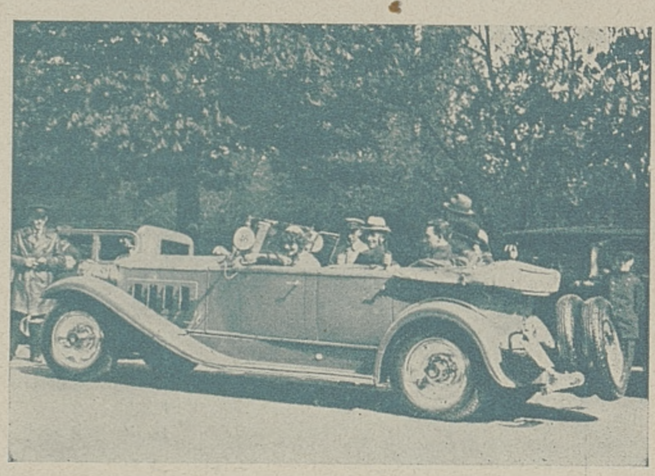
Z grupy maszyn pochodzenia całkowicie zagranicznego wyróżniały się szlachetne sylwetki ośmiocylindrowych Austro Daimlerów, rasowe kształty nerwowych Bugatti oraz piękne linje Talbotów i Packarda.

Jury Konkursu, w skład którego weszli: p. Karol hr. Raczyński, Prezes Automobilklubu Polski, p. Janusz Regulski, vice-prezes A. P., jako przewodniczący Jury, p. Adryan Chełmicki vice-prezes A. P., p. Franciszek Karpiński, vice-prezes A. P., p. Franciszek Sznarbachowski, Sekretarz Generalny A. P., p. płk. Madeyski, p. płk. Głogowski p. nacz. Olechnowicz









U góry na lewo — 8-o cylindrowy ,,C.W.S." (nagrodzony), na prawo ,,Citroen" CGL pani Turnai (Grand Prix), na dole na lewo ,,Bugatti" pani Skępskiej (Grand Prix) na prawo ,,Packard" pani Pate (Grand Prix).

i p. szambelan Załęski, na podstawie głosowania publiczności przyznało Grand Prix następującym samochodom:

Nr. 5 Austro Daimler 8-cyl., prowadzony przez panią Koźmianową.

Nr. 7 Citroën CGL. prowadzony przez panią Turnai.

Nr. 25 Delage prowadzony przez panią Maryańską.

Nr. 26 Bugatti prowadzony przez panią Skępską.

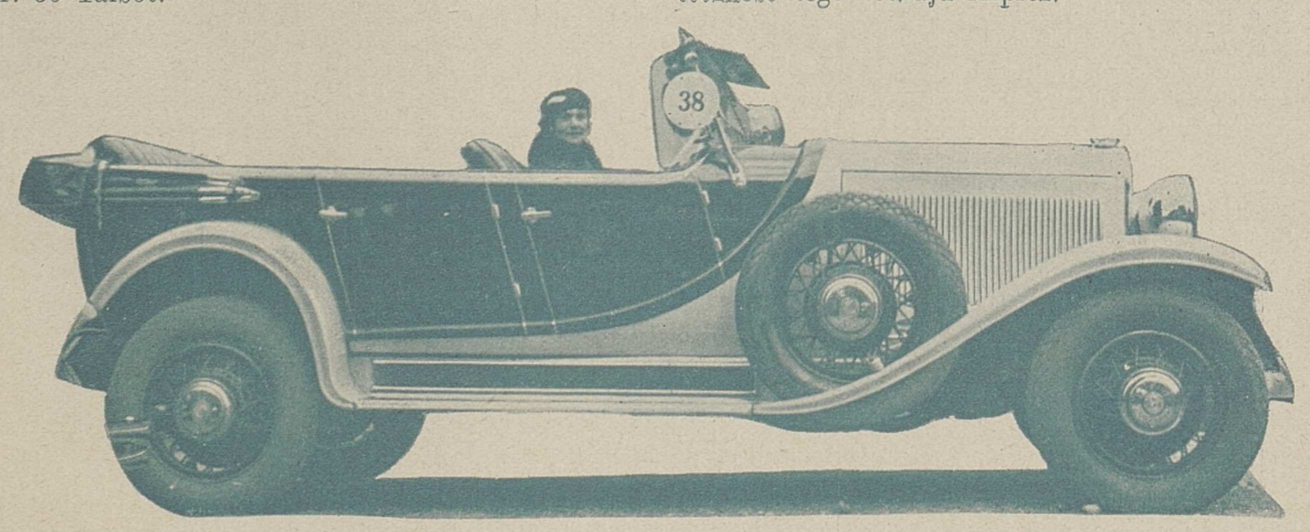
Nr. 46 Packard prowadzony przez panią Pate.

Nagrodzone zostały szarfami samochody: Nr. 1 CWS 8-cyl., Nr. 17 Fiat, Nr. 23 Delage, Nr. 28 Bugatti i Nr. 30 Talbot.

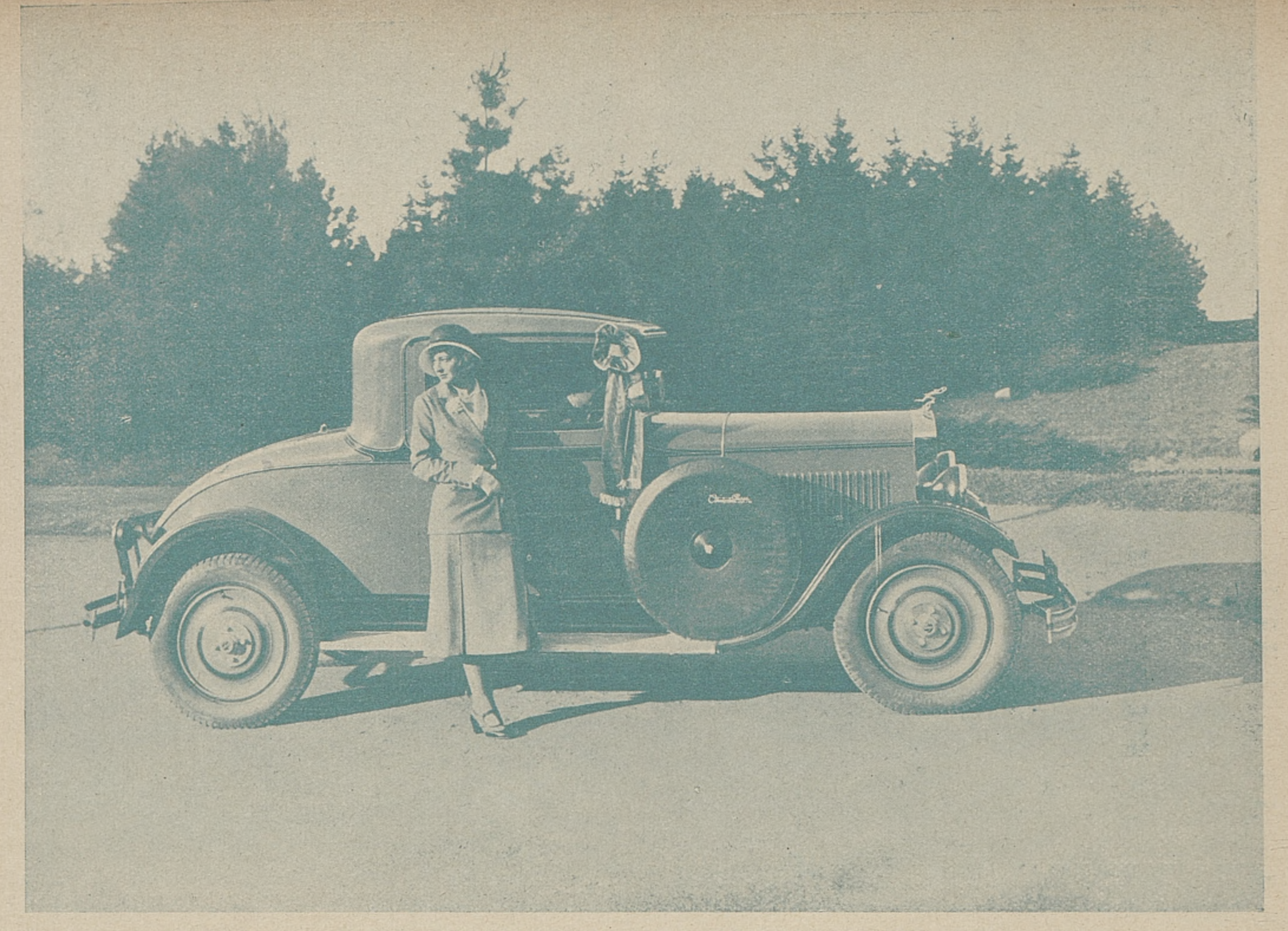
Za karoserje krajowe nagrodzono wozy: Nr. 18 Skoda z karoserją fabryki ,,Plage i Laśkiewicz", Nr. 38 Chrysler z karoserją ,,Podlaskiej Wytwórni Samolotów" oraz Nr. 45 Praga z karoserją firmy ,,Oświęcim-Praga".

Wyróżnienie za karoserję krajową otrzymały wozy: Nr. 3 CWS i Nr. 32 Citroën, fabr. B-cia Ordowscy.

Na zakończenie dodać należy, że Konkurs, który odbył się przy bardzo pięknej pogodzie, zgromadził w Parku Paderewskiego prawdziwe tłumy doborowej publiczności, co najlepiej udowadnia potrzebę i użyteczność tego rodzaju imprez.



Nagrodzony Chrysler. Z karoserją krajową (przy kierownicy pani M. de Lavaux). (fot. Sitkowski).



Kabriolet marki Oświęcim-Praga — pani Zofji Czołoszyńskiej, który został nagrodzony i chlubnie przez publiczność wyróżniony na konkursie piękności samochodów A. P. w dn. 10 maja r. b. (fot. St. Brzozowski).

STRONICA PRAWNIKA

Bez obrońcy...

Nabycie samochodu niewątpliwie jest postępem. Każdy postęp w życiu—przynajmniej narazie — przyczynia się do pewnych komplikacji. To też i właściciel auta, właśnie dzięki maszynie, ma większą okazję do zaczepienia a czasem i zazębienia o interesy bliźnich. I to w najszerszem rozumieniu: nietykalność osobista, uszkodzenia ciała, nieostrożne a nawet i zawinione zabójstwo. Wyliczam tylko najpoważniej karne czyny — wprost dla uprzytomnienia sobie odrazu najbardziej krańcowej kolizji z prawem.

Tak, trzeba Wam panowie automobiliści wiedzieć, że drobne napozór zderzenie z człowiekiem lub przedmiotem pociągnąć może za sobą aż 4 postępowania specjalne, a przewidujące jednakowo wszystkie pewną sankcję karną lub cywilną.

Przytoczę fakt z kroniki sądowej. W Warszawie, o północy, na asfaltowanej ulicy, przy wymijaniu się, musnęła Tatra o Forda.

Rezultat—rozbicie latarni i okaleczenie palca kierowcy z Forda.

W raporcie policjant ujął to tak: „usłyszałem huk ze zderzenia dwóch aut... Ford miał uszkodzone koło i latarnię... zderzenie nastąpiło z winy prowadzącego Tatrę, który jechał z nadmierną szybkością".

I co z tego wynikło.—Oddział Drogowy Komisarjatu Rządu, w trybie postępowania administracyjnego, cofnął właścicielowi Tatry pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych. Sąd Grodzki skazał (osobiście broniącego się) tegoż pana z Tatry na 6 miesięcy aresztu. Motywy były dość charakterystyczne. Sąd uznał — poszwankowanie palca za lekkie uszkodzenie ciała, stwierdził, że Tatra (2-cyl.) jechała z szybkością 80 km. i że, jak widać z sytuacji po wypadku, podsądny jechał wbrew przepisom o ruchu, na drogach publicznych.

Wreszcie ufny we własny instynkt obrończy lub nieobejmując wszystkich możliwości w wypadku, właściciel Tatry ściągnął na siebie i dalszą konsekwencję— coprawda tylko materjalną. Korzystając ze skazującego wyroku właściciel Forda wytoczył proces cywilny o odszkodowanie za poczynione straty.

Chwila rozważania i—proszę—snujemy z tego refleksje. Rezygnując z wykresu, wypunktujemy takie morały: 1) W każdej sytuacji kolidującej z prawem karnem cywilnem lub administracyjnem— starajmy się zanotować obecnych, by w razie potrzeby, podali, obraz rzeczywistości. W przeciwnym razie Sąd przy wyrokowaniu lub władza przy orzekaniu czerpie uzasadnienie jedynie z raportu policyjnego lub z indywidualnych, częstokroć hyperbolicznych, domniemań. 2) W razie poważniejszych uszkodzeń materjalnych—starajmy się utrwalić ten stan uszkodzeń i ocenę ich przez osobę trzecią a powołaną do tego. Mam na myśli expertów sądowych lub rzeczoznawców przy społecznych organizacjach samochodowych i turystycznych.

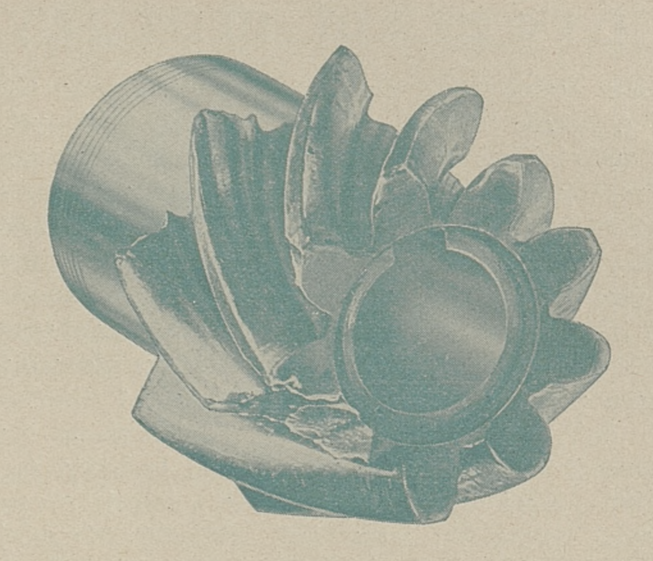
3) Zarówno w postępowaniu karnem administracyjnem, którego w danym przypadku nie było (Komisarjat P.P. mając w raporcie surowszą kwalifikację przedstawił dochodzenie wprost Sądowi) jak i w postępowaniu karnem sądowem zaleca się przybrać pomoc prawną a bezwzględnie już zapewnić sobie powołanie świadków i biegłych.

Nie ulega bowiem wątpliwości, że obecność lekarza pozwoliłaby na fachową definicję okaleczenia, co inaczej kwalifikowałoby się kodeksowo, a obecność rzeczoznawcy samochodowego sprowadziłaby najszybszy pęd dwu-cylindrowej Tatry do właściwych granic.

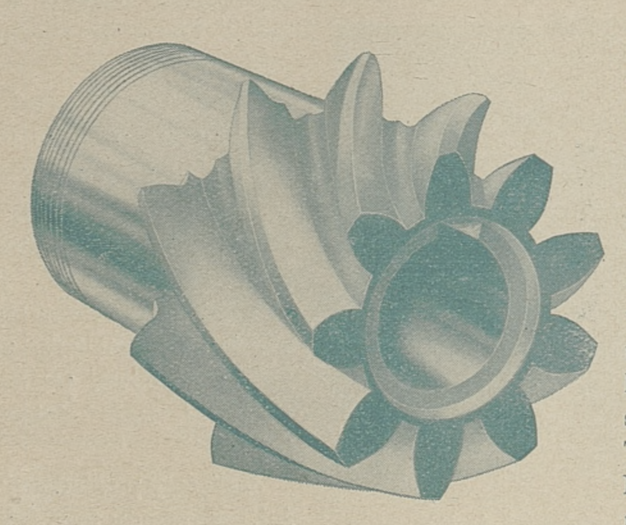
a. K.T.CH.W.

Dlaczego?

Dlaczego tryby przekładniowe są zużyte? Dlaczego włączanie biegów jest trudne i skrzynka przekładniowa pracuje hałaśliwie? Dlaczego następuje spadek sprawności i bezpieczeństwa użycia pojazdu? Dlaczego tryby wymagają kosztownych reparacyj, połączonych ze stratą czasu i pieniędzy?



Dlaczego?



Bowiem tryby, toczone z dokładnością do 1/1000 mm, mogą zapewnić należyte przenoszenie siły tylko wówczas, gdy będą właściwie smarowane. Niewłaściwe smarowanie powoduje zużycie trybów w krótkim czasie o kilka dziesiątych mm. Czy wiecie, że pokrywająca tryby powłoka olejowa jest niezmiernie cienka? Musi się jednak ona skutecznie opierać wysokim ciśnieniom, występującym pomiędzy trybami i w ten sposób zamieniać tarcie metaliczne, niszczące materjał i zmniejszające przenoszoną siłę, na minimalne wewnętrzne tarcie oleju. Takie zadanie spełnia powłoka oleju Gargoyle Mobiloil i dlatego olej ten nosi zaszczytny tytuł: przodujący olej świata!

Mobiloil

ZAREJESTROWANA MARKA OCHRONNA

Każdy nasz odsprzedawca przyjmuje dwulitrowe blaszanki z napisem — „Zwracamy zł. 1.65 za nieuszkodzoną blaszankę“ i wypłaca tę sumę.



VACUUM OIL COMPANY S. A.
CZECHOWICE–WARSZAWA

O program motoryzacji...

Światła opinja społeczna zdaje sobie dokładnie sprawę z tego, że nie może być mowy o zrównaniu się w rozwoju gospodarczym z krajami Zachodniej Europy dopóki nie będziemy posiadali w dostatecznej ilości tego podstawowego narzędzia pracy, jakim jest dziś samochód.

Tłomaczenie tego jest zbędne i zagadnienie polega na tem, w jaki sposób dać to narzędzie w ręce najszerszych warstw kupców, przemysłowców, rolników, lekarzy i wogóle tych wszystkich, komu jest ono potrzebne dla oszczędności czasu i dla podniesienia wydajności pracy.

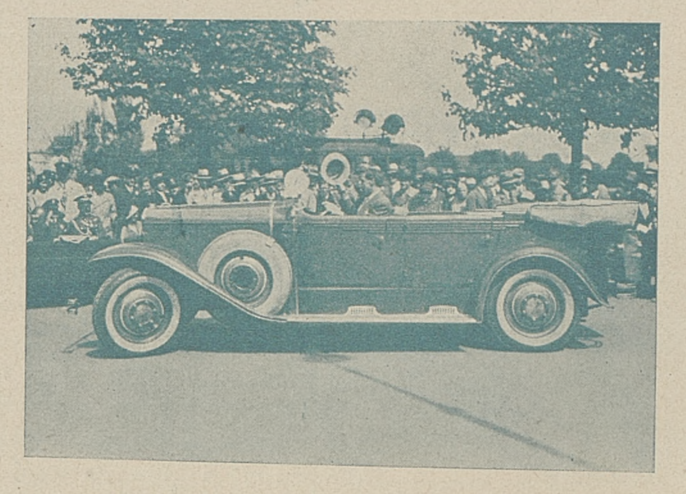
Dotychczas automobilizm rozwija się w Polsce zapomocą taboru sprowadzanego z zagranicy. Polska jest terenem eksploatacji firm samochodowych całego świata. Różnorodność marek jest większa, niż gdziekolwiek indziej, koszty handlowe ogromnej ilości przedstawicielstw stanowią niewspółmiernie wielkie obciążenie każdego samochodu i podnoszą jego cenę. Z tych samych przyczyn (mała ilość samochodów jednej marki) obsługa samochodów nie może stać na wysokości zadania; każdy remont wymaga dłuższego unieruchomienia wozu, co podrywa wszelką kalkulację eksploatacji i uniemożliwia nabycie samochodu każdemu, kto patrzy na samochód jako na narzędzie pracy, które musi się zamortyzować i opłacić.

Jasnem jest, że stan taki nie może prowadzić do rozwoju motoryzacji, nie mówiąc już o tem, że finansowo nie wytrzymalibyśmy importu samochodów w tych rozmiarach, jak tego potrzeby życia wymagają.

To też rozwiązania tej sprawy oczekiwaliśmy ze strony przemysłu krajowego. Samochody CWS oparte na własnych projektach konstrukcyjnych, wykonane całkowicie z materjałów krajowych, następnie mały samochód konstrukcji Wł. Mrajskiego, wykonany przez firmę ,,Babbit'' w Warszawie dały dowód, że pod względem technicznym i materjalwym niema przeszkód do uruchomienia własnej produkcji.

Czemu więc nie poszliśmy w tym kierunku?

Jeżeli chodzi o użytkowy samochód osobowy, to wiemy, że jest on w dzisiejszych czasach produktem masowej fabrykacji. Tylko wtedy jest tani i dostępny. Produkcja na małą skalę, szczególniej na początku, musiałaby być droga i byłaby możliwa tylko przy bardzo silnej ochronie celnej. Jednakże rozwój przemysłu krajowego, aczkolwiek ze wszechmiar pożądany, nie może być popierany kosztem zahamowania motoryzacji.



Nagrodzony na konkursie piękności A. P. w dn. 10 maja samochód ,,C. W. S.''

Rozpatrując bliżej typy samochodów, na których opiera się motoryzacja zarówno u nas, jak w innych krajach, stwierdzamy, że wprawdzie 80 do 90% stanowią samochody osobowe, fabrykowane masowo, to jednak poważną rolę w każdym kraju odgrywają również samochody specjalnie, zazwyczaj droższe, ale przystosowane do pewnych celów, jak np. duże samochody ciężarowe i autobusy. Samochody te fabrykowane są w małych serjach, bez użycia specjalnych maszyn, jakich wymaga masowa produkcja tanich wozów.

Na tej drodze należało rozpocząć nasz własny przemysł.

Przyjąwszy pod uwagę, że w tym okresie nie mieliśmy gotowej własnej konstrukcji należało zakupić licencję obcą. Należało przytem wybrać fabrykę, po pierwsze o ustalonej opinji technicznej, a powtóre taką, której metody fabrykacji mogłyby być zastosowane u nas. Zrealizowaniem tych zasad jest, jak wiadomo, fabrykacja samochodów Saurer'a, skoncentrowana obecnie w fabryce Ursus w Czechowicach.

Pierwszy krok został więc zrobiony. Zaopatrzenie w samochody specjalne zostało w zasadzie rozwiązane. Otwartą pozostaje kwestja tych 80% taboru, jakie w każdem Państwie stanowią tanie samochody użytkowe: osobowe, prywatne, taksówki, małe ciężarówki i t. p.

Jakieśmy powiedzieli wyżej, samochody tego typu są wszędzie produkowane masowo, dlatego są tanie i właśnie dlatego, że są tanie, mogą spełnić swe zadanie motoryzacji.

Wydaje się na pierwszy rzut oka, że na to, by fabrykować tanio (masowo) wystarczy mieć pieniądze na odpowiednie urządzenie fabryki.

Niestety, zagadnienie jest o wiele trudniejsze. Trzeba mieć przedewszystkiem źródło taniego surowca. Powtóre fabrykując masowo, trzeba też masowo sprzedawać. Wiadomo zaś, że dzisiaj samochody sprzedaje się na kredyt i należność otrzymuje się właściwie mówiąc, nie wcześniej, jak po roku, od chwili wypuszczenia wozów z fabryki. I tu leży główna trudność zagadnienia: na finansowanie sprzedaży potrzeba kapitałów

kilkakroć większych, niż na uruchomienie produkcji. Tu rozbija się tworzenie krajowego przemysłu popularnych wozów i na tem tle powstaje zagadnienie współpracy zagranicznego kapitału.

Gdy dwa lata temu powstała w Warszawie montownia General Motors, a wślad za nią inne, wielu z nas chciało w tem widzieć początek produkcji w kraju. Niestety, myliliśmy się bardzo, był to tylko sposób na zmniejszenie opłat celnych i żadna montownia w swej produkcji krajowej nie wykroczyła poza zakup włosia do poduszek samochodowych i drobnych dodatków do karoseryj.

Wyłoniły się przewlekle pertraktacje, zmierzające do tego, by Rząd uprzywilejował w specjalny sposób jedną z montowni, wzamian za co, ta ostatnia zobowiązałaby siędo stopniowego uruchomienia produkcji w Polsce. Na szczęście pertraktacje te nie zostały sfinalizowane. Powiadamy „na szczęście", bowiem podobna koncepcja nie doprowadziłaby nigdy do pożądanego skutku. Rozdrabnianie swej produkcji przez rozpoczynanie wyrobu w Polsce jest zasadniczo sprzeczne z interesami którejkolwiek bądź fabryki zagranicznej.

Najbardziej skomplikowane kontrakty nicby tu nie pomogły, bo wykonywanym bywa w życiu tylko taki kontrakt, który jest wynikiem naturalnego interesu obydwu kontrahentów.

Pozostała jednak inna koncepcja: współpraca z fabryką zagraniczną oparta na zasadzie pewnego podziału pracy, zgodnie z naturalnemi zainteresowaniami stron obydwu. Koncepcja niezmiernie ciekawa, a jednak bardzo prosta, polegająca na tem, że montownię samochodów prowadzi firma polska, a sprzedaż tych samochodów prowadzi firma zagraniczna.

Co z tego podziału pracy wynika?

Mając montaż w ręku placówki polskiej możemy być pewni, że z chwilą, gdy tylko na miejsce zagranicznego tłoka lub wałka można będzie wstawić krajowy, to będzie to zrobione i stopniowo bez wielkich wkładów i rozgłosu po paru latach może powstać przemysł krajowy, dostarczający surowce lub części dla montowni, lub też montownia sama tę produkcję rozwinie.

Dla firmy zagranicznej, która dotychczas sprzedawała w Polsce swe wozy, związanie się w polską montownią, która dostanie odpowiednie przywileje od Rządu, będzie tylko rozszerzeniem na wielką skalę dotychczasowej działalności. Niewątpliwie firma zagraniczna ciągnąć będzie ze sprzedaży odpowiednie zyski, ale będzie też i finansować tę sprzedaż, to jest, przejmie na siebie rozwiązanie najtrudniejszej dla nas części całego zagadnienia.

Tak zdrowe i racjonalne ujęcie współpracy znalazło też odpowiednie uznanie zagranicą. Pertraktacje prowadzone obecnie przez Państwowe Zakłady Inżynierji z najpoważniejszemi firmami w Europie pozwalają przewidywać, że motoryzacja w Polsce dostanie niebawem odpowiednie podwaliny.

Rozwiązanie motoryzacji w zakresie samochodów użytkowych jest teraz przedmiotem specjalnych prac Państwowych Zakładów Inżynierji. Podstawą tych prac jest dążenie do tego, by, nie hamując rozwoju motoryzacji, a odwrotnie, wspomagając go, stworzyć takie warunki, przy których wyroby **krajowe** mogłyby stopniowo zastępować zagraniczne.

Bliższe dane o przebiegu tych prac postaramy się podać następnym razem.

K. WALLMODEN.



Nowa tablica orjentacyjna ustawiona staraniem A. P. na granicy Wielkiej-Warszawy, na szosie Lubelskiej w Wawrze (fot. H. Poddębski)

Trzymanie drogi

Od kilku lat nie spotykamy na wystawach samochodowych żadnych ciekawych istotnych nowości konstrukcyjnych. Są pewne udogodnienia jazdy, są różne zmiany formy nadwozia i td. jednak od paru lat istotne cechy i wydajność samochodu naogół się nie zmieniły. Główny nacisk kładą fabryki na obniżenie ceny, jaknajwiększą seryjność fabrykacji, wygodę jazdy i jej pewność i bezpieczeństwo. Szukamy, kupując samochód, silnika cichego i elastycznego, skrzynki biegów łatwej w obsłudze, pewnych i skutecznych hamulców, miłej i łatwej kierownicy i dobrego trzymania drogi.

Zalety te są obecnie ogólnie pożądane i nabierają szczególnej ważności przy obecnych szybkościach i coraz bardziej zatarasowanych ulicach i szosach.

Wiele mówi się o wymienionych powyżej zaletach samochodów, ale o ile każdy przeciętny nawet automobilista potrafi doskonale osądzić dobrą kierownicę lub dobre i skuteczne hamulce, to już jeżeli chodzi o „trzymanie drogi" zdania są bardzo podzielone i różne. Jedni mieszają je z doskonałem zawieszeniem resorów i noszeniem na złej drodze, inni identyfikują je z dobrym mechanizmem kierowniczym. Zaleta, którą doskonale wyczuwamy, nie daje się ściśle zdefiniować dlatego, że wymierzyć jej nie można i nie istnieje ogólna miara porównawcza łatwo dostępna dla automobilisty. Tutaj trzeba już praktyki i doświadczenia, by zaletę „trzymania drogi" wybadać i ocenić. Mówiąc o trzymaniu drogi mimowoli myślimy o stateczności samochodu na jego szlaku. Stateczność ta także nie daje się wymierzyć, jednak określenie jest już nieco ściślejsze. Stateczność samochodu jest jedną z najkonieczniejszych i najważniejszych jego zalet. Gdy silnik lub skrzynka zawiedzie, przedłuży to tylko czas podróży, ale gdy jedno nieopatrzne, zbyt szybkie skręcenie kierownicy lub za raptowne zahamowanie pojazdu powoduje jazdę do rowu lub na najbliższe drzewo to wtedy przyczyną tego jest brak stateczności pojazdu—nie trzyma on się swego szlaku—i wtedy podróż może nietylko się przedłużyć, ale i bardzo smutnie skończyć. Mam nadzieję, że to ostatnie zdanie przekona łaskawego Czytelnika o ważności trzymania drogi tembardziej, że każdy praktykujący kierowca przynajmniej parę razy w swem samochodowem życiu doznał przykrości tego uczucia, jakie odczuwamy, gdy samochód staje się podczas jazdy niestateczny i tracimy panowanie nad kierownicą!

Stateczność samochodu zależy w dużym stopniu od położenia środka ciężkości i od rozłożenia masy. Jeżeli środek ciężkości położony jest za wysoko samochód ma skłonność do przechylania się na zakrętach, pneumatyki zewnętrzne do krzywizny, są w danym momencie przeciążone, wewnętrzne zaś odciążone; ciężar spoczywający na kołach staje się różny tarcie też, co oczywiście jest bardzo niekorzystne dla trzymania drogi. Przy za nisko położonym środku ciężkości, pojazd posiada skłonność do zarzucania. Widzimy więc, że nader ważne jest zachowanie pod tym względem złotego środka.

Samochody o przednim napędzie trzymają doskonale drogę właśnie dzięki temu, że mają środek ciężkości bardzo nisko położony. Obniżenie środka ciężkości jest tutaj możliwe dzięki wyłączeniu napędu na koła tylne.

Ponieważ trzymanie drogi związane jest ze statecznością, w interesie tejże leży powiększenie inercji pojazdu — należy więc masy rozłożyć jak najdalej od środka ciężkości. Dlatego też zmieszczenie bagaży i kół zapasowych z tyłu samochodu wpływa bardzo dodatnio na trzymanie drogi.

Bardzo ważnym czynnikiem wpływającym na stateczność i trzymanie drogi jest sztywność ramy samochodu. Gdy rama jest zbyt elastyczna podlega ona podczas jazdy całemu szeregowi zniekształceń chwilowych powodowanych nierównościami drogi. Ponieważ zniekształcenia te są tylko chwilowe i elastyczność metalu powoduje powrót do kształtu pierwotnego przeto powstaje cały szereg wahań masy zawieszonej na resorach. Wahania takie powodują naturalnie niestateczność pojazdu na drodze.

Wiemy wszyscy że np. samochody BUGATTI trzymają doskonale drogę; jeżeli przyjrzymy się ich ramie, nadzwyczaj sztywnej, stwierdzimy słuszność poprzedniego twierdzenia.

Z tych samych powodów zbyt miękkie resory wpływają niekorzystnie na stateczność pojazdu przy większych szybkościach. Przy małej szybkości niweczą one wszelkie gwałtowne wstrząsy, zmieniając je na wygodne kołysanie, przy większej — stają się niebezpieczne. Kołysanie może przybrać za szybkie wychylenia i pojazd zaczyna „galopować" przez co obie osie stają się odciążone. Równowaga i związane z nią trzymanie drogi zaczyna być zachwiane.

Resory więcej twarde, nie podlegają tak dużym wahaniom, są może mniej wygodne przy wolnej jeździe, ale za to przy dużych szybkościach dodają znacznie stateczności i ten sam samochód będzie znacznie pewniejszy w prowadzeniu gdy mu wzmocnimy resory.

Idealnymi byłyby resory poddające się łatwo wahaniom przy wolnej jeździe, a stawiające opór wahaniom przy szybkich uderzeniach.

Chcąc osiągnąć dobre trzymanie się drogi musimy też posiadać mechanizm kierowniczy, nie pozwalający na wahania kół przednich podczas jazdy. Mechanizm kierowniczy winien więc być nieodwracalny gdyż tylko wtedy uderzenia w koła przednie nie będą powodować zmiany kierunku tych kół i samochód będzie dobrze trzymał drogę.

Stosunek przeniesienia w mechanizmie kierowniczym nie powinien być za duży; przeniesienie takie jest wprawdzie wygodne do jazdy po mieście dla wymijania, jednak przy dużych szybkościach jest nader uciążliwe, gdyż dla najmniejszego wyrównania trzeba kręcić znacznie kierownicą. Nie czujemy wtedy dobrze drogi i nie możemy łatwo i bez zmęczenia wyrównywać drobnych zboczeń. Samochód dobrze trzymający drogę musi mieć doskonale obliczone przeniesienie w mechanizmie kierowniczym, pozwalające na wyczucie drogi i nie za twarde. I tutaj ideałem jest BUGATTI i dlatego tak znakomicie trzyma drogę.

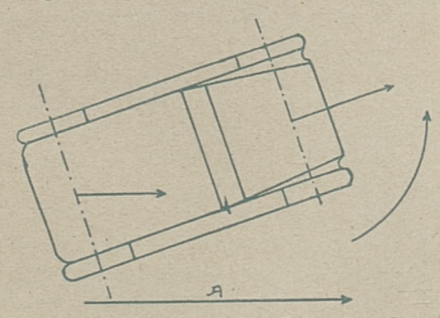
Następnym czynnikiem, wpływającym bardzo na trzymanie drogi są hamulce, gdyż zmieniają one rozłożenie mas, tembardziej, że gdy koło zostanie zablokowane i przestanie się obracać, tarcie z potoczystego przechodzi w posuwiste; jak długo nie zblokujemy kół, trzymanie drogi zależy tylko od czynników już opisanych, widzimy więc jak ważnem jest należyte hamowanie i porządnie wyregulowane hamulce.

Gdybyśmy mogli postawić na dwie wagi samochód w ten sposób by tył był na jednej wadze, a przód na drugiej, to ruszając samochodem zauważylibyśmy, że w tym momencie waga tyłu samochodu powiększyłaby się a przodu zmniejszyła. Zawdzięczamy to zjawisko bezwładności samochodu. Gdybyśmy mogli bardzo szybko przyspieszyć, to mogłoby dojść do tego, że przód samochodu nawet podniósł by się o parę centymetrów, a cały ciężar samochodu przeniósłby się na tył. Przy zjawisku odwrotnem do ruszania z miejsca, a więc przy hamowaniu zaszłoby zjawisko odwrotne, to jest tył zostałby odciążony, a przód obciążony. W tem zjawisku leży sedno ważności hamulców na przednie koła!

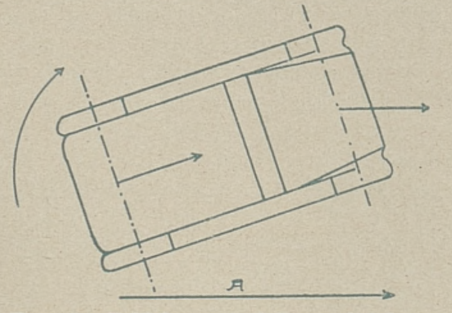
Im dane koło jest więcej obciążone tem trudniej je zablokować, gdyż tarcie jest tem większe. Wskutek tego też szybciej zahamujemy samochód, hamując koła więcej obciążone. W momencie

hamowania zwykle więcej obciążone będą koła przednie, jeżeli będziemy szli po poprzednio wytycznej linji rozumowania.

Rozważmy teraz wpływ blokowania kół na trzymanie drogi. Bierzemy pod uwagę na razie tylko koła tylne i przyjmujemy z góry, że je blokujemy, gdyż jeżeli nie są blokowane, to hamowanie niema wpływu na trzymanie drogi. Zaznaczyć tu muszę że ściśle biorąc, samochód nigdy nie porusza się po szlaku absolutnie prostolinijnym, lecz szlak jego ruchu jest całym szeregiem drgań w lewo i w prawo, powodowanych uderzeniami w przednią oś, która zabiera ze sobą koła kierujące w płaszczyźnie równoległej do kierunku jazdy. Możemy więc przyjąć, że w momencie hamowania kół, oś jest skośna w stosunku jazdy. Przyjąwszy tę hypotezę, zastanówmy się nad tem, co się stanie, gdy koła tylne zablokujemy. Dzięki bezwładności, oś tylna przesuwa się równolegle do kierunku jazdy, a koła przednie toczą się prostopadle do osi przedniej, gdyż nie są zahamowane powstaje para sił która stara się obracać samochód dookoła (rys. 1). Jeżeli hamujemy tylko koła przednie, to wtedy oś tylna przesuwa się prostopadle do siebie, a oś przednia przesuwa się równolegle do kierunku jazdy i samochód ma tendencję do wyprostowania się. (rys. 2).



Rys. 1. Zablokowanie kół tylnych powoduje zarzucenie tyłu.



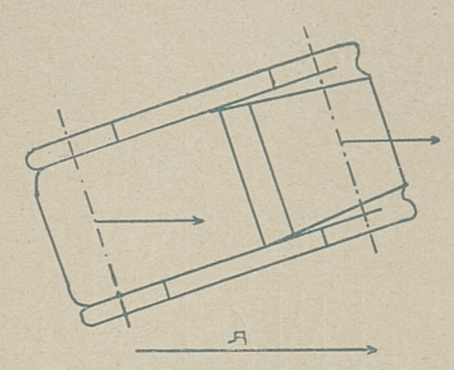
Rys. 2. Zablokowanie kół przednich prostuje szlak pojazdu. A — kierunek jazdy.

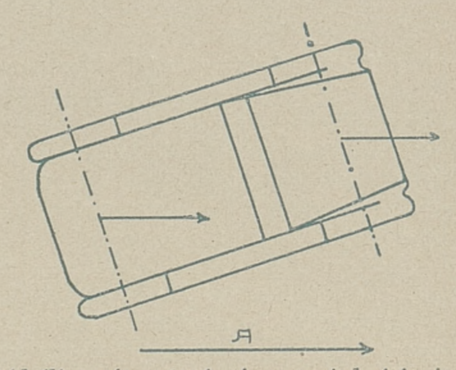
Jeżeli natomiast zablokujemy wszystkie cztery koła, obie osie będą przesuwały się równolegle do kierunku jazdy — pojazd będzie w równowadze chwiejnej (rys. 3).

Opisane powyżej zjawiska tłumaczą też dokładnie dlaczego nie należy nigdy hamować na samej krzywiźnie (przynajmniej samochodu posiadającego hamulce na cztery koła). W momencie zablokowania kół będzie pojazd starał się iść po stycznej do łuku krzywizny, co może być bardzo niebezpieczne dla kierowcy.

Naturalnie, że tych parę, rzuconych tutaj rozwaażań, nie wyczerpuje tematu, ale wyjaśnia wiele twierdzeń i opisów, rzuconych nieraz podświadomie niejako, w toku gorących dysput i opowiadań zagorzałych automobilistów, którzy na wyścigi z myśliwymi starają się podkreślać zawsze swe walory sportowe, Na tle tego artykułu stanie się też jasnem wiele zjawisk z zakresu trzymania się drogi, przypisywanych samochodom europejskim i amerykańskim. Naturalnie jedne i drugie budowane są przy innych założeniach konstruktora — jedne dla wygodnej względnie szybkiej jazdy po mieście od kwartału ulicznego do kwartału, mają więc duży zryw i duże przeniesienie w mechanizmie kierowniczym dla ułatwienia wymijania, inne dla pewnej, bezpiecznej i szybkiej jazdy po szosach przy mniejszym zrywie, ale dużej stateczności całego pojazdu.

Stanisław Szydelski





Rys. 3. Zablokowanie wszystkich kół; samochód ślizga się w stanie równowagi chwiejnej.

Rozważania na temat hamulców i opieka nad hamulcami

Bardzo często słyszy się o wypadkach samochodów spowodowanych niedostatecznem działaniem hamulców. Może to być spowodowane istotnie złym stanem hamulców w danej chwili, lecz może też być wynikiem nadmiernego ich obciążenia wreszcie nieliczenia się z graniczną ich wydajnością. Przypatrzmy się i rozważmy zachowanie kierowców w chwili zjeżdżania z góry. Mały samochód obliczony najwyżej na szybkość 80 km. na godz. w śmiałych rękach brawurowego kierowcy przekracza tę szybkość przy zjeździe ze wzniesienia, a wtedy nadzieja na hamulce w razie potrzeby jest bardzo mała. Wszak w normalnych warunkach wóz ten przy pełnej szybkości nieprędko dałby się zahamować; przyczem niezapominajmy, że na normalnej poziomej drodze po wyłączeniu silnika szybkość i energja wozu maleje nawet bez użycia hamulców-natomiast przy zjeździe ze spadku rośnie.

Jeżeli uprzytomnimy sobie energję kinetyczną wozu wzrastającą od szybkości i masy w stosunku drugiej potęgi szybkości, to łatwo sobie wyobrazić jak wielką energję potrzeba pochłonąć przy pomocy hamulców, nieraz w bardzo krótkim przeciągu czasu, by wóz całkowicie unieruchomić. Lecz zadanie hamulców nie polega na tem jedynie, by doprowadzić rozpędzony wehikuł do stanu spoczynku;—muszą one być tak skonstruowane, by umożliwiały regulację szybkości, zwalnianie tempa biegu, nie pochłaniając całej energji rozpędzonej masy. Z jednej strony zależy kierowcy i konstruktorowi na takiem rozwiązaniu hamulców, by można było wóz zwalniać w sposób czuły stopniowy, w specjalnych zaś momentach wstrzymać go na jaknajmniejszym dystansie. Te dwie sprzeczności nie dają się pogodzić.

Obecnie konstrukcje samochodów, posiadają niskie podwozia, odstęp więc osi od poziomu ziemi uniemożliwia stosowania bębnów hamulcowych o większych średnicach. Nie mogą one też być zbyt szerokie. W ostatecznym wyniku powierzchnie trące klocków hamulcowych są niewystarczające w tym wypadku, gdy wóz na dłuższej przestrzeni musi być hamowany. Bębny hamulcowe o małych wymiarach nie są wstanie odprowadzić tej ilości ciepła, jaka się wywiązuje przy częstem hamowaniu, a wtedy następują dalsze niepożądane zjawiska. Klocki hamulcowe bądź to metalowe, bądź też pokryte warstwą taśmy ferroasbestowej, w stanie rozgrzanym zaczynają działać wadliwie, gdyż wzrasta w nich poślizg. W pewnych wypadkach przy

bardzo silnem rozgrzaniu, tarcie spada do tego stopnia, że wogóle wozu zahamować nie można. Wszelkie usiłowania firm wyrabiających taśmy w najlepszym nawet gatunku, nie mogą przekroczyć pewnej granicy ich odporności na wzmagające się ciepło i z tym faktem musi się kierowca samochodu liczyć, jeśli niema stać się ofiarą wypadku. Najstraszniejszem w tem wszystkiem jest właśnie ta niespodzianka, poślizgu hamulców, wskutek rozgrzania w poprzedniej chwili i zupełnego ich nieposłuszeństwa, w momencie nieraz najważnieszym. Przezorny kierowca, jak z tych rozważań wynika, powinien raczej liczyć się z tą możliwością, że hamulce nagrzane zawiodą go lada chwila i stosownie do tego albo zwolnić tempo jazdy, albo zatrzymać maszynę dla ochłodzenia bębnów hamulcowych. Ilość wytwarzanego ciepła przy hamowaniu na dłuższej przestrzeni jest tak wielka, że odprowadzenie tego ciepła w normalnych konstrukcjach samochodów osobowych jest wogóle niemożliwem.

Zdaniem inż. Kolinka, zajmującego się sprawą hamulców w czasopiśmie ,,Motorwagen'' po sumiennem przeliczeniu należycie skonstruowanych hamulców trzebaby było w osobowych wozach średnich wielkości, stosować szczęki i bębny o *szerokości 20 cm*, by odpowiadały one swoim wymaganiom. Ponieważ w normalnych wozach spotyka się taśmy hamulcowe o szerokości 5 cm, i niewiele większe, łatwo wyobrazić, że cała sprawa hamowania nie jest należycie rozwiązana, przy osiągalnych dziś szybkościach.

Na szczęście mimo tych groźnych cyfr, szybkości wozów skutkiem ruchu na drogach i innych utrudnień nie są tak często wielkie, natomiast niebezpieczeństwo naprawdę zaczyna być groźne, przy korzystaniu z dzisiejszych wozów w okolicach górzystych.

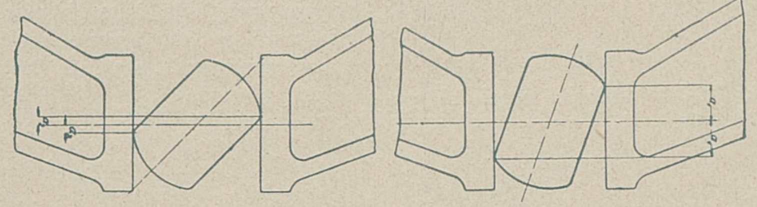
Posiadaczy samochodów zainteresuje jeszcze inna sprawa, a mianowicie poznanie stanu faktycznego ich hamulców. Jeżeli możemy wierzyć konstruktorom, że istnieją niedostatki w samem rozwiązaniu konstrukcyjnem hamulców, to cóż powiedzeć o ich stanie i sposobie działania po dorywczych naprawach.

Przedewszystkiem bardzo wątpliwe jest działanie mechanizmów rozkładających nacisk jednakowy na wszystkie cztery hamulce. Z tym faktem należy się liczyć i nigdy nie dowierzać samemu sobie, nie zbadawszy przy pomocy przyrządów, jak działa każde koło oddzielnie. Rozmaite powody, jak wytarcie się czopów w wałkach przenoszących moment skręcający, jak rdza, brud, luzy i t. p. przyczyny utrudniają hamowanie, a właściwie łudzą, że rozkład sił na wszystkie cztery hamulce jest jednakowy. Raczej tak nigdy nie jest. Niezależnie od tego warto się zastanowić nad działaniem każdego hamulca oddzielnie, by nabrać właściwego pojęcia o warunkach w jakich on pracuje i uwierzyć, że nawet w tym najlepszym wypadku, gdy wszystkie cztery cięgła z jednakową siłą działają, i w tym wypadku klocki każdego bębna inaczej funkcjonują. Zjawisko to zauważono na licznych przykładach w hamulcach, działających pod wpływem ciśnienia powietrza, względ nie ciśnienia hydraulicznego. W tych szczególnych przypadkach jednostkowy nacisk na klocki we wszystkich czterech bębnach jest bezwątpienia identyczny, a jednak każdy hamulec działa inaczej z inną siłą tarcia. Nieznaczne nawet błędy w sposobie przylegania taśmy ferroasbestowej do bębna powodują różnice w powierzchniach styku w momencie hamowania. Sam nacisk nie wystarcza W takich wypadkach każdy hamulec działa odmiennie, a więc nie może być mowy o jednakowem rozłożeniu tarcia na każde koło, a w sumie wszystkie koła razem mogą niedostatecznie hamować.

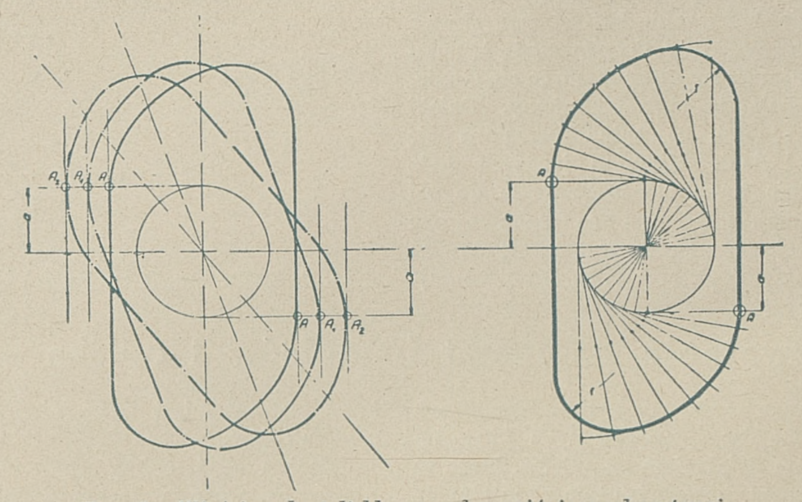
Jeśli styk taśmy jest wadliwy w stosunku do bębna często w wozie o 4 hamulcach osiąga się mniejszy efekt niż przy 2 hamulcach dobrze zmontowanych.

W tych konstrukcjach samochodowych, w których taśmy czy klocki hamulcowe obejmują bęben z obu stron, nie osiąga się również lepszych wyników, przy częstem i stałem hamowaniu, na dłuższej przestrzeni. Rozgrzewanie się bębna przy dłuższej jeździe z góry jest tak znaczne, że posiłkowanie się raz ręcznym , raz nożnym hamulcem, nie prowadzi do lepszych wyników, ponieważ bęben *jeden i ten sam* z obu stron nagrzewany nie może łatwo ostygnąć. W tych konstrukcjach, gdzie bęben jest pokryty żeberkami na zewnętrznej stronie dla lepszego wypromieniowania ciepła, można śmielej hamować niż hamulcem obustronnie działającym.

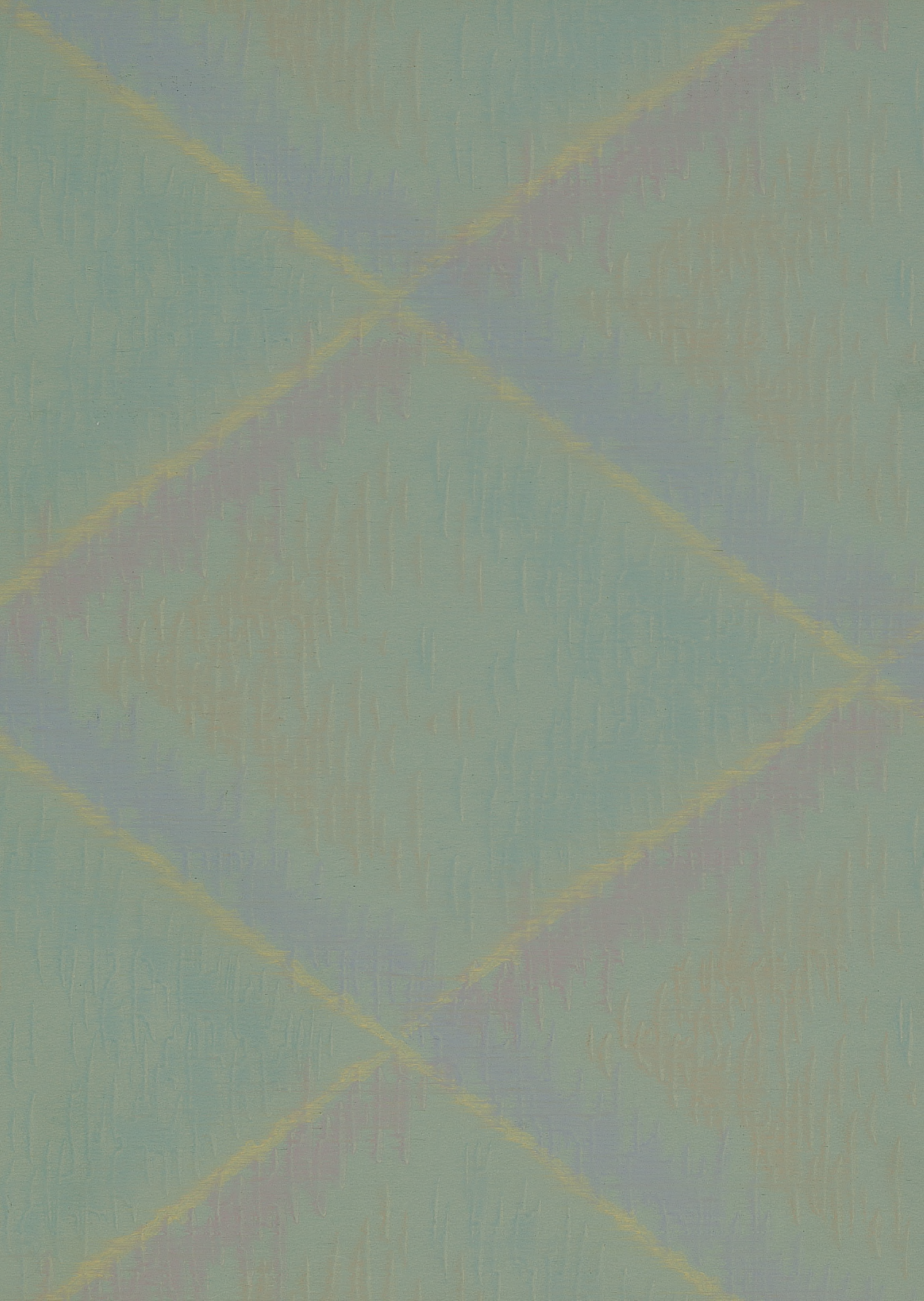
Nie jest również obojętnem jaki kształt ma klucz rozpierający szczęki hamulcowe Przy niewłaściwej formie jak to widzimy na rys. 1. klucz rozpiera klocki nierównomiernie przy tych samych kątach nachylania dźwigni. Klucz o krzywej ewolwentowej przy każdem nachyleniu dzwigni o ten sam kąt rozsuwa klocki o tę samą odległość linjową (rys. 2). Dla wyczucia pedałem siły nacisku i stopnia rozprężenia klocków ten szczegół jest bardzo ważny. Również sposób umocowania klocków na jednym czy na dwu czopach nie jest bez wpływu na dobre przyleganie taśmy do bębna. Klocki opierające się o czop jak to widzimy na rys. 3 mają pewną swobodę ruchu i łatwo zmieniają swoje położenie w stosunku do idealnej osi obrotowej, a tem samem za każdym razem mogą inaczej przylegać do krzywizny bębna, który w miarę wzrastającego tarcia, stara się je z nadanego położenia w dowolny sposób wzruszyć. Z tych względów lepsze jest ustalenie każdego klocka na właściwym czopie oddzielnie rys. 4).



Rys. 1. Niewłaściwy kształt klucza, rozpierającego klocki. Przy jednakowym kącie nachylenia różny stopień nacisku.



Rys. 2. Właściwy kształt klucza o krzywiźnie ewolwentowej.



SAMOCHÓD, KTÓREGO MYĆ NIE MOŻNA

Tego sobie nie możemy wyobrazić. Natomiast przyzwyczailiśmy się do tego, że kurz i brud gromadzą się na ścianach naszych pokoi i nie myślimy nawet o systematycznem myciu ścian.

Jest to jednak zupełnie możliwe, gdy ściany są pokryte obiciami



lub też



gdyż dają się one myć szczotką i letniemi mydlinami, na co udzielamy pisemnej gwarancji. Pozatem nie płowieją one nigdy, co również gwarantujemy.

Proszę przekonać się o tych zaletach na tym odcinku oryginalnego obicia SALUBRA.

CENA OBIĆ SALUBRA
od **zł. 12** za rolkę.

Przedstawicielstwo na Polskę i w. m. Gdańsk
HENRYK MENDELSSOHN
Warszawa, Jerozolimska 17.

Au.

Uprzejmie proszę o przesłanie mi prób Salubry i Tekko — bezpłatnie i bez zobowiązania kupna.

Imię i nazwisko: ....

Adres: ....

KARTA POCZTOWA

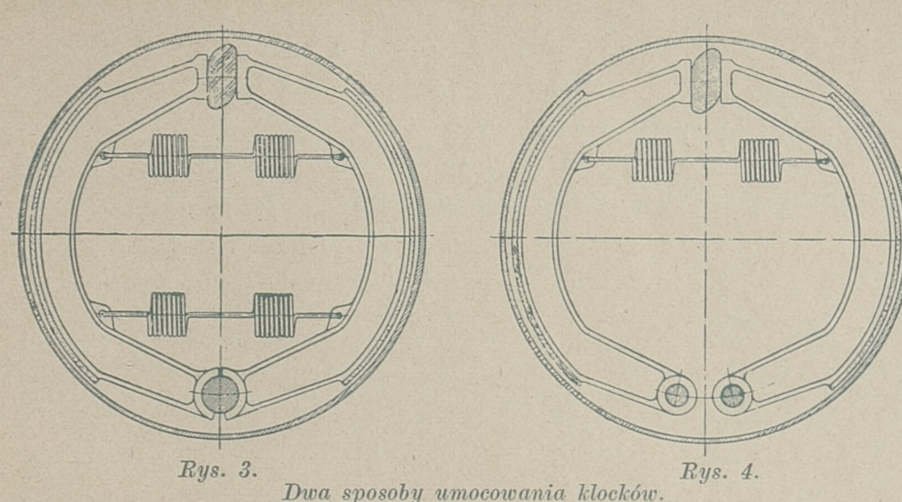
P. T.

HENRYK MENDELSSOHN

Gen. Przedst. na Polskę i w. m. Gdańsk

SALUBRA S. A. BAZYLEA

WARSZAWA
Jerozolimska 17



Rys. 3. *Rys. 4.*
Dwa sposoby umocowania klocków.

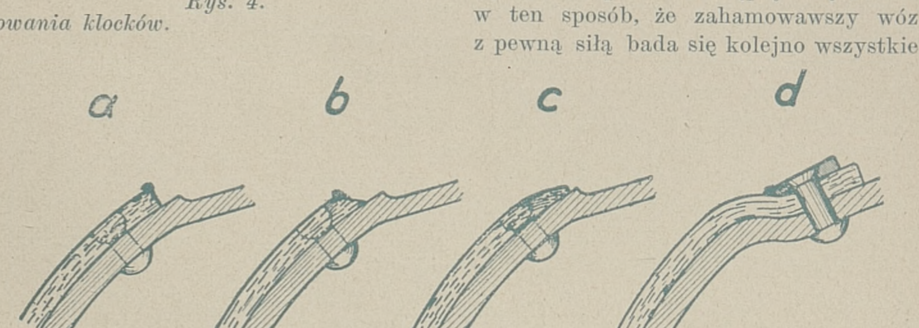
nowej, oszlifowanie jej staje się konieczne, jeśli ma ona przylegać całą powierzchnią do bębna. Sposób szlifowania z zewnątrz oraz wewnątrz dwu rozmaitych taśm ma my przedstawione na następnym rysunku (7).

Wreszcie zaznaczyć należy że w warsztatach naprawczych powinny się znaleźć przyrządy do sprawdzania hamulców. Istnieje ich dziś szereg, od bardzo tanich i prymitywnych do kosztownych pomostów automatycznie wskazujących wyniki pomiarów. Najprymitywniejszy przedstawiony na rys. 8, działający na zasadzie dynamometra, jest najtańszy i daje wyniki bezsporne. Postępuje się z nim w ten sposób, że zahamowawszy wóz z pewną siłą bada się kolejno wszystkie

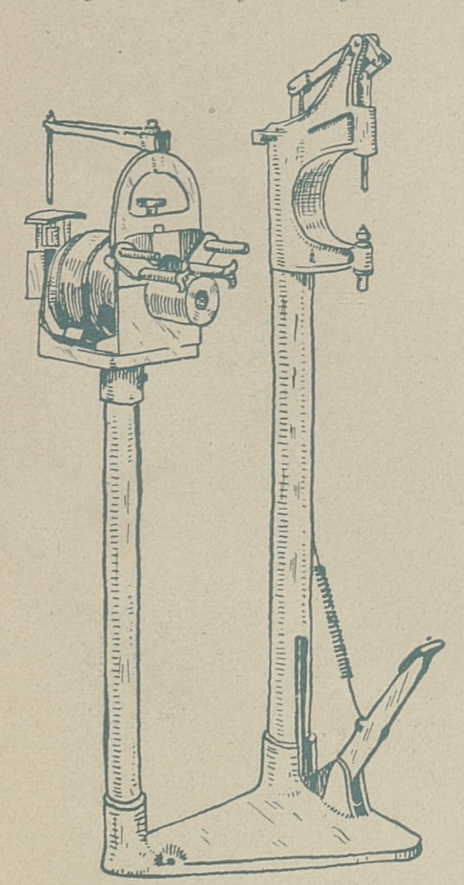
Częste objawy gwałtownego hamowania w pierwszym momencie i zluzuwywania się hamulców w następnej chwili mają swą przyczynę w niewłaściwem zużyciu się taśmy na końcach przy pierwszym nicie (rys. 5). Włókna taśmy mają w tym miejscu tendencję do unoszenia się i zwichrzenia zarówno w wypadku ścięcia ich prostopadle jaki ukośnie (fig. a i b). Lepsze wyniki osiąga się jeśli taśmę podetnie się z podspodu i ułoży w sposób podany na fig. c. względnie o ile na to pozwala konstrukcja klocków umocuje w sposób, przedstawiony na rys. 5.

Chcąc mieć należycie utrzymane hamulce należy przy naciąganiu nowej taśmy, posługiwać się przyrządami ułatwiającemi prawidłowe przynitowanie i wygładzenie jej na klocku hamulcowym. Na rys. 6 mamy przedstawiony całkowity komplet takiego urządzenia. Z jednej strony maszyna ta posiada nitarkę do nitowania nowych nitów i wybijania starych, z drugiej widzimy motor elektryczny, który spełnia dwie czynności: wierci otwory i szlifuje już naciągniętą taśmę. Po naciągnięciu i przynitowaniu taśmy cztery koła. Jeśli wynik jest ten sam, bada się następnie przy silniejszym naciągnięciu drążka lub pedału. Dobrze wyregulowane hamulce powinny dać w każdem położeniu drążka hamulcowego jednakowe wyniki. Przyrząd ten działa na tej zasadzie że mierzymy siłę potrzebną na wzruszenie koła z miejsca po jego zahamowaniu. Strzałka dynamometru zatrzymuje się w tym miejscu, w którym nastąpiło poślizgnięcie się koła w stosunku do hamulca i w kilogramach podaje nam niezbędną siłę.

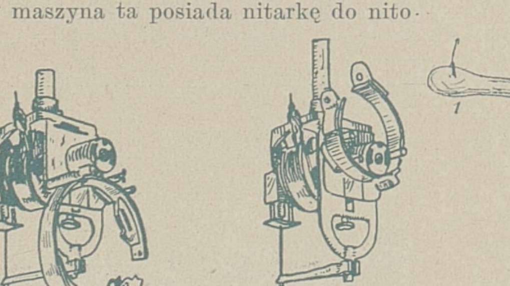
Inż. E. Porębski.



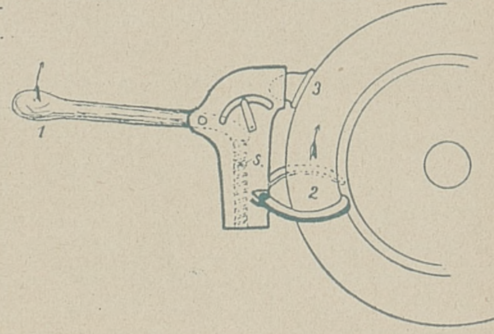
Rys. 5. Wadliwe i właściwe umocowanie taśmy.



Rys. 6. Urządzenie do nitowania nowych taśm i szlifowania po naciągnięciu.



Rys. 7. Szlifowanie taśm.



Rys. 8. Przyrząd do badania hamulców.

Kronika

Grand Prix Bordino. Na obwodzie szosowym w Aleksandrji rozegrany został w dniu 26 kwietnia doroczny wyścig o Grand Prix im. Piotra Bordino. Dystans wynosił 280 klm. w 35 okrążeniach toru. Zwyciężył bezkonkurencyjny Varzi na samochodzie Bugatti w czasie 2 g. 06 min. 24,4 s., czyli z szybkością średnią 133 klm/g. Drugim był Minozzi a trzecim von Morgen, obaj również na samochodach Bugatti. W kategorji do 1100 ccm. triumfował Comotte na samochodzie Salmson.

Grand Prix Narodów. Wyścigi motocyklowe o Grand Prix Narodów odbyły się na torze autodromu Monza w dniu 26 kwietnia, gromadząc na starcie dosyć znaczną konkurencję międzynarodową. Zawody odbyły się podczas deszczu, przynosząc wyniki następujące:

Kat. 175 ccm. (137,220 klm.) — 1. Benelli (Benelli) 1 g. 15 m. 57,6 s., szybkość średnia 108 klm/g.; 2. Mardini (Miller) 1 g. 22 m. 01,8 s.,; 3. Alberti (Benelli) 1 g. 22 m. 33,6 s.

Kat. 250 cmc. (171,525 klm.) — 1. Brusi (Guzzi) 1 g. 35 min. 40,4 s., szybkość średnia 117,5 klm. /g; 2. Panela (Guzzi) 1 g. 36 min. 58,8 s.; 3. Druzi (Guzzi) 1 g. 42 min. 22,4 s.,

Kat. 350 ccm. (205,830 klm.) — 1. Lambi (Velocette) 1 g. 42 min. 41,8 s., szybkość średnia 120 klm./g.; 2. Ghersi (A.J.S.) 1 g. 44 m. 57,4 s.; 3. Bruni (Rudge) 1 g. 49 min. 08,6 s.

Kat. 500 ccm. (274,440 klm.) — 1. Hicks (A.J.S.) 2 g. 13 m. 00,8 s., szybkość średnia 123,5 klm./g.; 2. Bullus (N.S.U.) 2 g. 13 m. 10,4 s.; 3. Simpson (Norton) 2 g. 13 m. 57 s. Zwycięscy w kategorjach 175 ccm. i 500 ccm. jechali na olejach Gargoyle Mobiloil.

Wyścig Dokoła Sycylji. W dniach 2 i 3 maja odbył się doroczny wyścig naokoło Sycylji dla samochodów sportowych na dystansie 975 klm. Zwyciężyli kierowcy Rosa i Morandi na samochodzie O.M. w czasie 11 g. 46 min. 14,4 s., z szybkością przeciętną 83 klm./g. Drugie miejsce zajęli Gazzabini i Cantono na wozie Alfa Romeo. W kategorji do 1100 ccm. pierwsi przybyli Sutera i Locascio na samochodzie Fiat.

Wyścig dwa razy po dwanaście godzin. Na torze autodromu Brookland odbył się w dniach 8 i 9 maja doroczny wyścig samochodów sportowych, odbywający się w dwóch serjach, po dwanaście godzin każda. W zawodach, które odbyły się przy tradycyjnej złej pogodzie, wzięło udział 53 współzawodników. Wyścig rozegrany został pod postacią handicapu, którego przepisy, wobec trudnych warunków atmosferycznych, uczyniły konkurencję zupełnie beznadziejną dla wielkich samochodów. To też ostatecznie wyścig zakończył się jeneralnym sukcesem małych samochodów M. G. Midget, które zajęły wszystkie czołowe miejsca w klasyfikacji. Zwyciężyli kierowcy Marsh i Staniland, przebywając dystans 2557 klm. z szybkością przeciętną 105 klm./g.

Raid dokoła Francji. Między 24 kwietnia i 10 maja odbył się doroczny raid dokoła Francji na trasie: Paryż-Rennes-Nantes - Bordeaux - Tuluza - Nimes-Marsylja- Lyon - Grenobla - Strassburg - Lille-Paryż. W raidzie wzięło udział 90 zawodników na samochodach i motocyklach, oraz 54 na samolotach turystycznych, po raz pierwszy dopuszczonych do tych zawodów. Przebieg i wyniki raidu nie przedstawiają nic specjalnie ciekawego.

Austrjackie Tourist Trophy motocyklowe rozegrane zostały w dniu 10 maja na dystansie 290,4 klm. Zwyciężył Runtsch na motocyklu N.S.U. w czasie 3 g. 06 m. 42,5 s., podczas gdy drugim był Toricelli na motocyklu Puch.

Wyścig na wzniesieniu Shelsley Walsh. Angielski wyścig górski Shelsley Walsh, liczący się do Mistrzostwa Górskiego Europy, zostanie rozegrany w dniu 11 lipca. Ażeby zmniejszyć koszta zawodnikom, pragnącym wziąć udział w wyścigu, Midland Automobile Club, organizujący te zawody, traktować ich będzie jako swoich gości, w okresie od 9 do 12 lipca. Zaproszenie obejmuje samego zawodnika oraz jedną osobę towarzyszącą i mechanika.

Międzynarodowy konkurs z dziedziny glinu.

Dowiadujemy się, że europejscy producenci aluminjum postanowili zorgani-



Widok na tor Brookland w czasie wyścigu dwa razy po dwanaście godzin.

zować międzynarodowy konkurs wyposażony w nagrody 100.000 franków, za najlepsze wynalazki lub ulepszenia, które są w stanie wpłynąć na rozwój użycia glinu i jego stopów.

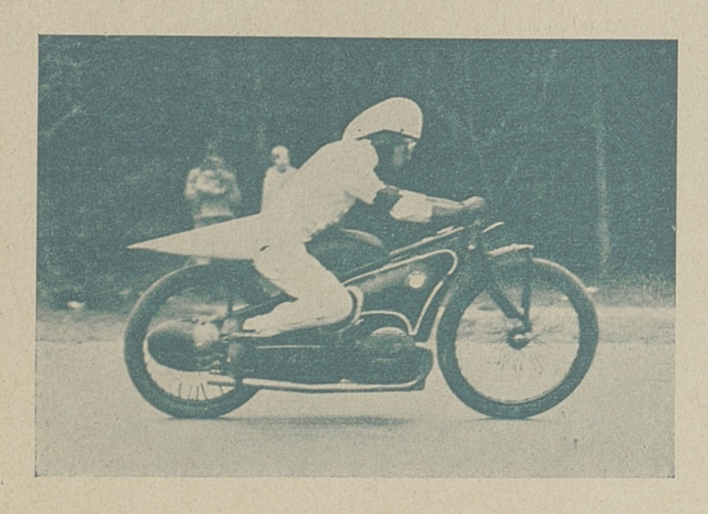
Wszelkich informacji dotyczących powyższego konkursu udziela Międzynarodowe Biuro Aluminjum, 23 bis rue de Balzac w Paryżu (8e).

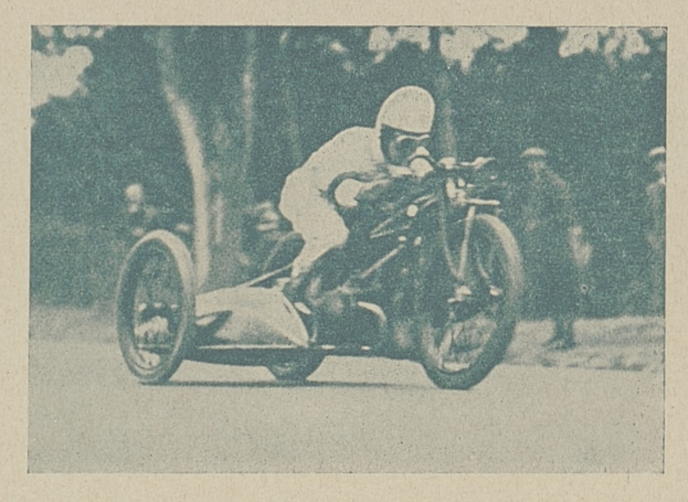
(PAK) *Wyższa uczelnia automobilowa w Rzymie.* Z inicjatywy Automobil klubu Rzymskiego powstała obecnie w Rzymie Wyższa Uczelnia Automobilowa, poświęcona specjalizacji w automobiliźmie.

Kurs nauki obejmuje następujące działy: handlowy, techniczny, gospodarczy, prawniczy i turystyczny.

Napływ zgłaszających się kandydatów na kursy jest imponująco liczny.

Radjowy raid samochodowy. W Ostji odbył się w dniu 28 kwietnia raid, dostępny dla samochodów zaopatrzonych w radjoodbiorniki, W zawodach wzięło udział około 700 samochodów.





Nowy rekordzista w jeździe na motocyklu Henne w pełnej szybkości. (*oleje Gargoyle — Mobiloil*). (Phot. Lothar.Rübelt).

(PAK) *Tramwaje czy autobusy* Na ostatniem posiedzeniu odbytem w dniu 4 maja Generalnej Komisji Komunikacyjnej rządu wielkobrytyjskiego, powzięto projekt ostateczny całkowitego zniesienia komunikacji tramwajowej w stolicy Anglji i jej wielkich miastach.

Przewodniczący Komisji Komunikacyjnej p. John. Hodges w przemówieniu swem zaznaczył, że:

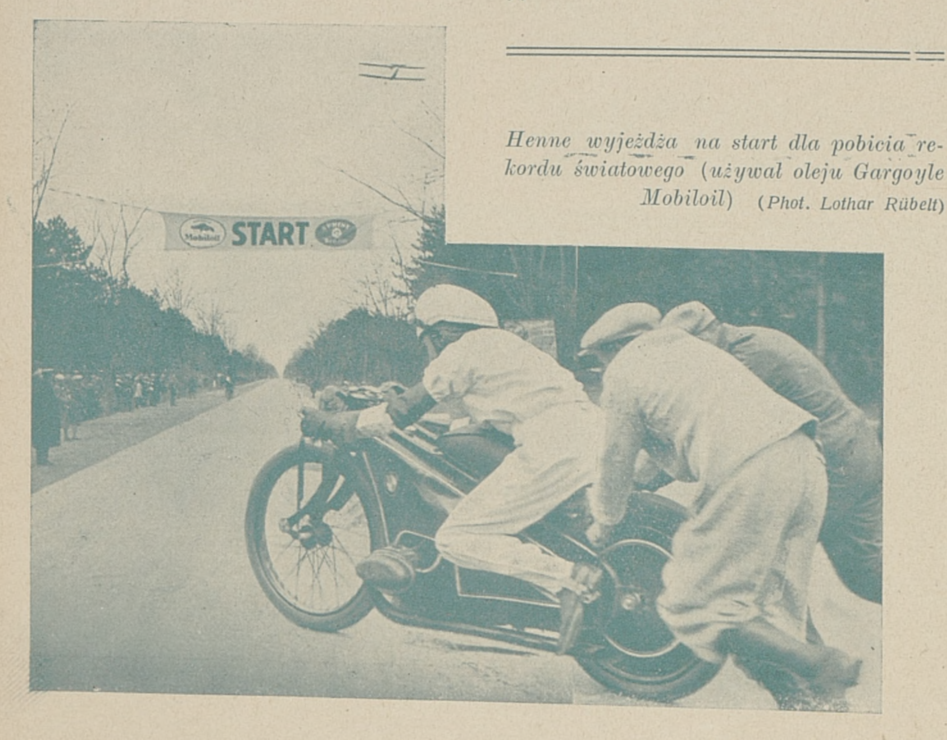
,,Jeżeli nawet tramwaje nie są przestarzałym środkiem komunikacyji, to w każdym razie stan ich oraz powolność z jaką się poruszają, nie odpowiada współczesnym wymaganiom i nie można ich przystosować do szybkiego tempa życia dzisiejszego. Tramwaje bywają również główną przyczyną częstych zatorów na ulicach wielkomiejskich, powodując dezorganizację w ruchu, Dlatego też budowa nowych urządzeń sieci tramwajowych, nie może być brana poważnie w rachubę w kwestjach przyszłości komunikacji miejskiej.

,,Tramwaje winny stopniowo ustępować miejsca środkom nowocześniejszym''.

Zdecydowana forma przemówienia p. Hodgesa wywołała zrozumiałe zaniepokojenie w konsorcjach tramwajowych, które zamierzały w najbliższym czasie podjąć budowę nowych linji w większych miastach Anglji wynoszących ogółem ołkoło 2.000 klm.

Z rodziny tramwajowej wysuwa się, jako spadkobierca typu wozów — trolleybus, zwłaszcza jako typ lokomocji zewnętrznej w dużych miastach. W prasie angielskiej powstała z tego powodu ostra polemika. W sprawie tej propozycji, jaką wypowiedział p. Hodges zabierze głos dycydujący angielska opinja publiczna.

Nowe rekordy. Podczas prób, odbytych w dniu 19 kwietnia na szosie pod Wiedniem, znany rekordzista niemiecki Henne pobił na motocyklach B.M.W. szereg rekordów światowych, na dystansach kilometra i mili angielskiej z rozbiegu. W kategorji 1000 ccm uzyskał Henne najwyższą szybkość 234 klm./g.,. w kategorji 750 ccm. — 238 klm./g., w kategorji 500 ccm. — 204 klm. i w kategorji 1000 cm. z wózkiem — 191 klm./g., Wszystkie te rekordy pobił Henne, używając olejów Gargoyle Mobiloil.



Henne wyjeżdża na start dla pobicia rekordu światowego (używał oleju Gargoyle Mobiloil) (*Phot. Lothar Rübelt*)

Citroen CGL.

Fabryka Citroen, pragnąc uczynić gamę swoich modeli jaknajbardziej kompletną, stworzyła ostatnio nowy typ sześciocylindrowy ,,Grand Luxe'', oznaczony literami CGL. Pod względem ogólnej charakterystyki konstrukcyjnej typ ten nie różni się niczem od znanego typu sześciocylindrowego C6. Jedynie silnik wykonany został ze specjalnych materjałów, lżejszych i bardziej wytrzymałych, co, w połączeniu z nową głowicą, zezwoliło na podniesienie kompresji z 5 na 6. Dzięki temu silnik, dający więcej mocy, zezwala na lepsze akceleracje przy znacznie rzadszych okazjach do zmiany biegów. Podwozie typu CGL nosi na sobie karoserje wykonane niezmiernie starannie i luksusowo wyekwipowane. Maska posiada nowy rysunek, a chłodnicę zaopatrzono w chromowaną żaluzję. Nowy ten model fabryki Citroen będzie wielką atrakcją dla tych, którzy przy niezbyt wysokiej cenie kupna i niewielkich kosztach utrzymania, pragną posiadać samochód piękniejszy, bardziej luksusowy i przyjemniejszy w prowadzeniu, niż wszystkie tanie modele popularne.

Ogólny widok hali wystawowej.

Grupa pięknych eksponatów.

ECHA
WIELKIEJ WYSTAWY
SAMOCHODÓW
CITROËN

Wystawa samochodów Citroën w Bagateli, przez którą w czasie jej trwania przewinęły się wielotysięczne rzesze, miała olbrzymie znaczenie pouczające dla wszystkich, których interesuje automobilizm. Należy podkreślić przedewszystkiem, że odbiegała ona daleko od szablonu, według którego urządzano dotąd u nas tego rodzaju wystawy. Poza olbrzymim bogactwem modeli gromadziła nadzwyczaj ciekawy materjał, dotyczący sposobów produkcji, jakości użytych materjałów, oraz udziału materjałów krajowych w fabrykacji karoserji we własnej fabryce Citroën w Warszawie. Specjalny dział



P. Andrzej Citroën twórca największych w Europie zakładów samochodowych—zwiedza wystawę w otoczeniu PP.: E. Turnala, naczelnego dyrektora warszawskiej fabryki Citroën gen. Piskora, hr. Raczyńskiego, prezesa Automobilklubu Polski oraz inż. Sokołowskiego.

poświęcony został sprawom racjonalnej obsługi, a więc wzorowym urządzeniom warsztatów przy warszawskiej fabryce Citroën, gęstej sieci stacji obsługi na terenie Polski, sprawom związanym z zaopatrzeniem Citroënisty w oryginalne części zamienne po cenach bardzo niskich i t. d. i t. d.

Dzięki wystawie tej popularyzacja automobilizmu w stolicy zrobiła olbrzymi krok naprzód, wykazując jednocześnie na jak wysokich i pełnowartościowych przesłankach oparte jest powodzenie samochodów Citroën w całym świecie.

J. E. p. J. Laroche, Ambasador Francji, dokonał uroczystego otwarcia wystawy.





Jeden z najciekawszych eksponatów — przekrój samochodu.

Wycieczka do Włoch. Towarzystwo turystyczno-krajoznawcze we Lwowie urządza w sierpniu 30-to dniową wycieczkę do Wiednia, Wenecji, na Riwierę, do Florencji, Rzymu, Neapolu, Pompeji, na Wezuwjusz, do Sorento, Capri, Dalmacji, Budapesztu, z powrotem do Wiednia i innych miast.

Kosz całej wycieczki z utrzymaniem, zwiedzaniem i paszportem wynosi dla podróży 3-cią klasą pociągami i drugą klasą okrętami 1.300 zł. a dla 2 kl. pociągami i 1 kl. okrętami 1.550 zł.

Bliższe informacje udziela Towarzystwo turystyczno-krajoznawcze we Lwowie, ul. Modrzejewskiej 1. 12., za opłaceniem odpowiedzi.

Turystyka Północno—Afrykańska.

Automobilklub Tunisu, pragnąć współdziałać w rozwoju turystyki w północnej Afryce, powołał do życia komisję, której zadaniem jest dostarczenie każdej zwracającej się do niej osobie wszelkich marszrut podróży po Tunisie, Algierze (prowincja Konstantyńska) a nawet i po Trypolisie.

Komisja Turystyczna A.C.T. mieszcząca się pod Nr. 1 przy Avenue de Carthage w Tunisie, udziela wszelkich żądanych informacji.

Nowy Lincoln.

Nowy model wypuszczony prze fabrykę Lincoln posiada, tak jak i poprzednio, silnik ośmiocylindrowy w V, który jednak daje znacznie więcej mocy. W skrzynce biegów zastosowano wolne koło, które pozwala zmieniać biegi bez wyłączania sprzęgła. Podwozie zostało podłużone, dzięki czemu wóz nabrał jeszcze bardziej majestatycznego wyglądu.







Poprawa stosunków na europejskim rynku automobilowym.

Według niedawno ogłoszonego w pismach amerykańskich sprawozdania p. James D. Mooney, prezesa General Motors Export Co., z odbytej podróży inspekcyjnej, w odziałach europejskich tej firmy daje się odczuwać wyraźna poprawa w dziedzinie sprzedaży i produkcji.

P. Mooney stwierdził, że datująca się od czerwca r. z. zniżka liczby sprzedaży samochodów została w grudniu powstrzymana i od tego czasu obserwujemy stały z miesiąca na miesiąc wzrost tranzakcji nowemi wozami.

,,Kwiecień i maj są zazwyczaj miesiącami w których dostawy samochodów wzrastają gwałtownie i krzywa sprzedaży załamuje się dopiero w końcu czerwca. W Europie jeszcze styczeń i luty wykazują obniżanie się sprzedaży a dopiero w marcu daje się odczuć poprawa. Styczeń i luty są zazwyczaj najsłabszemi miesiącami dla kupców samochodowych. W grudniu 1930 ogólne sprzedaże naszych 9 Oddziałów w Europie wzrosły o 21% ponad sprzedaże w listopadzie, w styczniu pomimo normalnie spodziewanego spadku uzyskano 23% więcej sprzedaży niż w grudniu. Luty wykazał dalszy wzrost sprzedaży i były one najwyższe z ostatnich 7 miesięcy".

,,Nasze 4 Oddziały w Anglji, Belgji Danji i Szwecji, sprzedały w styczniu więcej wozów niż kiedykolwiek przedtem".

,,Styczeń i luty są również normalnie miesiącami o najniższych sprzedażach w naszym exporcie obejmującym cały świat, z wyjątkiem Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej i Kanady. Ogólna ilość sprzedaży samochodów z naszych fabryk w styczniu, również w przeciwieństwie do zwykłego zapotrzebowania przekroczyła liczbę przewidywaną z Grudnia, a w Lutym przekroczyła sprzedaże styczniowe".

,,Z minionego kryzysu pierwszy otrząsnął się przemysł samochodowy i wykazuje stałą konkretną poprawę, prowadząc inne na drogę dobrobytu. Jeśli wierzymy, że historja się powtarza, to w chwili obecnej mamy wszelkie prawo do nabrania otuchy na podstawie niewątpliwych symptomatów poprawy konjunktur, jakie mogłem stwierdzić zagranicą".

Ciekawe te informacje, podane przez kierownika niewątpliwie jednego z przodujących koncernów przemysłowych świata, którego obrót w ciągu ostatnich pięciu lat przekroczył 1,000.000.000 Dolarów, muszą i w nas wzbudzić otuchę.

Jakkolwiek na kryzys w dziedzinie samochodowej w Polsce wpływa cały szereg czynników miejscowych, jedynie luźno zależnych od sytuacji ekonomicznej w Europie, nie ulega najmniejszej wątpliwości, że poprawa stosunków u naszych sąsiadów będzie miała wybitny wpływ na kształtowanie się konjunktury gospodarczej u nas, a tem samem przyczyni się do rozwoju naszego przemysłu i handlu samochodowego.

Do wiadomości automobilistów udających się do Berlina.

Ogólne niemieckie Towarzystwo Przewodników Samochodowych (Auto -Lotsendienst) zawiadamia, iż istniejąca od trzech lat w Berlinie służba przewodników automobilowych po mieście, została w tym roku znacznie rozszerzoną. Towarzystwo to dostarcza przybywającym do Berlina, lub przejeżdżającym automobilistom przewodników lub też kierowców — przewodników, w razie potrzeby znających obce języki. Powtarzające się często w tak dużem i ożywionem mieście, co Berlin wypadki i zderzenia z obcokrajowemi samochodami, wskutek nieznajomości, obcych kierowców przepisów, ograniczeń i właściwości ruchu miejscowego, pociągają za sobą dla właścicieli tych samochodów dużo nieprzyjemności i kłopotów, które łatwo uniknąć przez przyjęcie na czas pobytu w tym mieście za niewielką opłatą przewodnika samochodowego. Taryfa, opłacana bezpośrednio Towarzystwu wynosi za przewodnika zwykłego od 1 do 1.50 RM. za godzinę zależnie od ilości godzin pracy, dla przewodnika kierowcy zaś od 1,25 do 2 RM za godzinę. Adres Towarzystwa: Berlin 9 Linkstrasse 31 Telef. B. Lützow 4458.



WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO

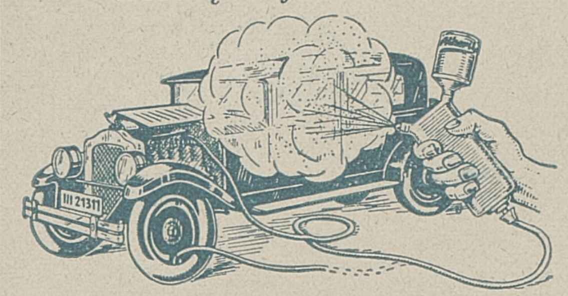
MOTOR-STOCK

WARSZAWA, PLAC NAPOLEONA 3.

TEL. 259-14.

NAJWIĘKSZY WYBÓR AKCESORJI SAMOCHODOWYCH.

Niezwykła nowość dla posiadaczy samochodów i motocykli. Oszczędzajcie kosztów drogiego lakierowania i polerowania.



Myjcie swoje auta „ATHERILEM" za pomocą aparatu samoczynnego, uruchomianego silnikiem tegoż samochodu. (Aparat opatentowany we wszystkich krajach kulturalnych).

ATHERIL czyści, poleruje i konserwuje w ciągu 20 do 30 minut gruntownie samochód bez wody i drogich środków lakierniczych. Przeciwdziała tworzeniu się rdzy na resorach i podwoziu.

APARAT służy **jednocześnie jako automatyczna pompka** do pompowania dętek, o ciśnieniu od 2½ do 4 atm. Aparat ten niezbędnym jest dla wszystkich posiadaczy samochodów.

Cena aparatu kompletnego wynosi tylko **zł. 60.—**
1 litr ATHERILU — **7 zł.** (wystarcza na 6-ciokrotne umycie auta).
Żądajcie szczegółowych prospektów. — Przedstawiciele poszukiwani.

Firma „A T H E R I L" Sp. z ogr. odp., KALISZ, skrz. poczt. 133.



POLSKIE TOW. AKUMULATOROWE
SP. AKC.
BIELSKO, SLĄSK
Telefon 2043
Telegr.: PETEA

AKUMULATORY

RADJOWE
SAMOCHODOWE
TELEFONICZNE
KOLEJOWE, STACYJNE i t. p.

Oddział Hurtowej sprzedaży: Warszawa, ul. Kopernika 13.
Tel. 339-09. Warsztat napraw i stacje ładowania.

WARSZTATY KAROSERYJNE
B-CIA ORDOWSCY

BUDOWA NOWYCH KAROSERJI
WSZELKICH TYPÓW i PRZEROBIENIA
WARSZAWA, ul. WOLSKA 111. Tel. 341-24.

Członkowie Auto-Klubu i Czytelnicy naszego pisma powinni zaopatrzyć się w książkę inż. E. PORĘBSKIEGO, p. t.

„Nowoczesne metody naprawy samochodów"

Książka, obejmująca 338 stron tekstu i 251 rycin w oprawie kosztuje Zł. 15 i jest do nabycia we wszystkich księgarniach.

Właściciele samochodów we własnym interesie powinni zaznajomić się z treścią tej książki, ponieważ da im to możność przeprowadzenia wielu napraw własnemi siłami, uchroni przed wyzyskiem i niesumiennoscią niefachowyeh warsztatów zatem wplynie dodatnio na zmniejszenie kosztów utrzymania wozu.

CENA DLA NASZYCH CZYTELNIKÓW

Zł. 10.—, z przesyłką pocztową Zł. 11.20 — za okazaniem wycinka niniejszego ogłoszenia.

Zamówienia kierować należy wprost do Instytutu Szerzenia Praktycznej Wiedzy Przemysłowej, WARSZAWA, NOWY-ŚWIAT 17.

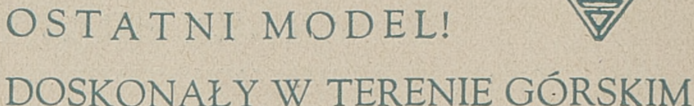
JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO I STACJE OBSŁUGI
DELCO REMY. — AC. — NORTH EAST.
S. E. V. — JOSEPH LUCAS. — Z. A. T.

„MAGNET"
Z. POPŁAWSKI
WARSZAWA — HOŻA 33
TEL. BIURA 419-31 WARSZTATY 619-31.

„RENAULT"--PRIMAQUATRE

ZŁ. 12.000.—





OSTATNI MODEL!

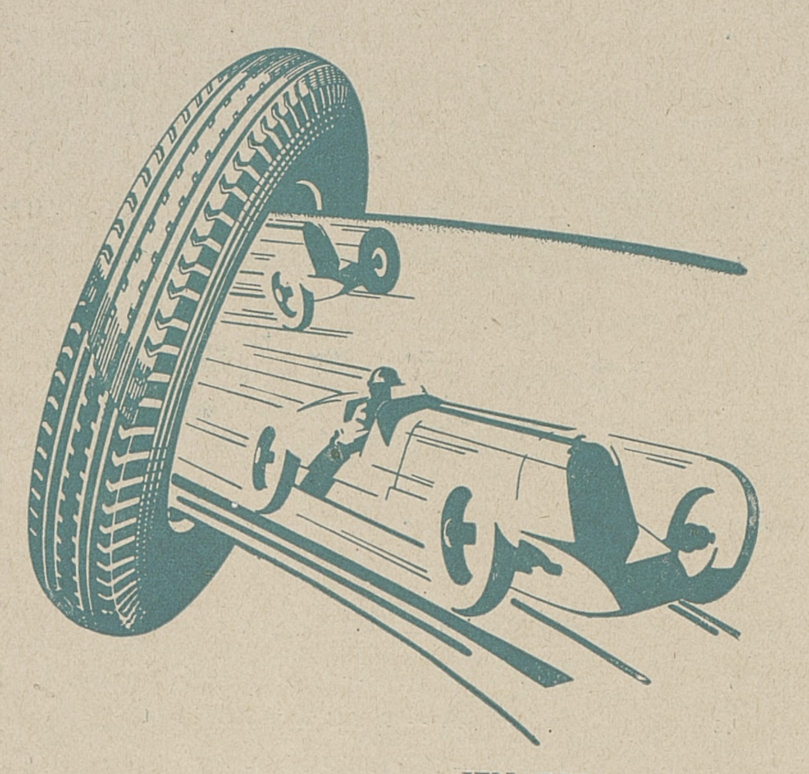
DOSKONAŁY W TERENIE GÓRSKIM

Kareta 4-ro drzwiowa. Wykończenie luksusowe. 945 KM — 4 cyl. Szybkość: 100 klm. godz. Zużycie benzyny: 10 ltr. na 100 klm. Zużycie oleju: 0,1 ltr. na 100 klm. Waga: około 1100 kg.

CZĘŚCI STALE NA SKŁADZIE

Oferty oraz próbne jazdy na każde życzenie.

WARSZAWA: Tow. „ESPER" Marszałkowska 153. Tel. 621-64.
KATOWICE: Tow. „ESPER" Zabrska 24. Tel. 585.
KRAKÓW: Tow. „ESPER" Karmelicka 9. Tel. 155-05.



Englebert

TO NIEZASTĄPIONY PNEUMATYK

na RAID WYŚCIG, czy LETNIĄ WYCIECZKĘ

NIE ZAPOMNIJCIE ZAOPATRZYĆ SIĘ ZARAZ W

ENGLEBERT'Y

JEN. REPR. NA POLSKĘ
„E N G L E B E R T"
POLSKA SPÓŁKA AKCYJNA WYROBÓW GUMOWYCH
WARSZAWA KRAK.-PRZEDM. 5.

A. I. A. C. R.

Regulamin Mistrzostwa Górskiego Europy na rok 1931.

W razie różnicy zdań co do interpretacji niniejszego regulaminu miarodajnym jest tekst francuski.

Art. 1. A. I. A. C. R. organizuje w roku 1931 po raz drugi Mistrzostwo Górskie Europy zastrzeżone wyłącznie dla kierowców samochodów kategorji wyścigowej i dla kierowców kategorji sportowej.

Udział w niem brać może każdy posiadacz licencji A. I. A. C. R. dla zawodnika, zapisując się sam jako kierowca albo też wyznaczając kierowcę, lub kierowców upoważnionego, lub upoważnionych do prowadzenia jego samochodu lub samochodów.

Art. 2. **Wyścigi zaliczone do Mistrzostwa.** Wyniki następujących dwunastu wyścigów będą brane pod uwagę:

17. maja	HISZPANJA	Wyścig	Górski	Rabassada
31. „	CZECHOSŁOWACJA	„	„	Zbraslav-Jiloviste
7. czerwca	BELGJA	„	„	de Malchamps
14. „	NIEMCY	„	„	Kesselberg
5. lipca	WŁOCHY	„	„	Souse-Mont-Cenis
11. „	WIELKA BRYTANJA	„	„	Shelsley Walsh Hill
16. sierpnia	POLSKA	„	„	Tatrzański
23. „	SZWAJCARJA	„	„	de la Bernina
30. sierpnia	FRANCJA	„	„	du Mont Ventoux
13. września	AUSTRJA	„	„	Semmering
20. „	WĘGRY	„	„	Budapest
27. „	RUMUNJA	„	„	Féléac

Art. 3 **Wspólne warunki dla wszystkich imprez.** Regulaminy imprez zaliczonych do Mistrzostwa Górskiego Europy winny być zgodne z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym i jego załącznikami.

We wszystkich imprezach zaliczonych do Mistrzostwa start odbędzie się z miejsca z uruchomionym motorem. Przyjazd na metę stopowany będzie w biegu. Każdy samochód może tylko raz startować w wyścigu.

Art. 4. **Minimalne uczestnictwo**. Ażeby mieć prawo do klasyfikacji w Mistrzostwie Górskiem Europy, kierowcy muszą obowiązkowo brać udział na samochodzie tej samej marki, tej samej klasy i kategorji najmniej w 50% wyścigów, które dojdą do skutku z pomiędzy podanych powyżej.

W wypadku gdyby mniej niż sześć wyścigów zostało zorganizowanych kierowcy muszą koniecznie wziąć udział przynajmniej w trzech wyścigach.

Tytuł Mistrza Górskiego Europy w kategorji wyścigowej lub w kategorji sportowej zostanie przyznany tylko wtedy, gdy się odbędą najmniej trzy z wymienionych powyżej wyścigów.

Art. 5. **Warunki dla samochodów**. Do kategorji wyścigowej lub sportowej zaliczone będą samochody odpowiadające warunkom, przewidzianym w załączniku C Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

Art. 6. **Zgłoszenia.** Dla uczestniczenia w Mistrzostwie Górskiem Europy na r. 1931. przewidziany jest specjalny zapis.

Wpisowe wynosi 500.— franków francuskich od kierowcy. Jest to wpisowe wyłącznie na Mistrzostwo, niezależnie od poszczególnego wpisowego, które obowiązuje na każdą z imprez zaliczonych do Mistrzostwa.

Wpisowe na Mistrzostwo nie zawiera żadnej premji asekuracyjnej, gdyż kwestje ubezpieczeniowe załatwiane są dla każdego wyścigu przez Klub, lub Komitet organizujący.

Otwarcie i zamknięcie zgłoszeń. Wpisowe w wysokości 500.— fr. od kierowcy będzie przyjmowane począwszy od 1 stycznia 1931 przez Klub narodowy, który wydał licencję danemu kierowcy i który przekaże wpisowe do A. I. A. C. R.

Każdy Klub narodowy może przyjąć zgłoszenie od zawodnika zagranicznego, posiadającego licencję, lecz za upoważnieniem jego Klubu narodowego.

Zgłoszenie kierowcy musi być uskutecznione najmniej 15 dni przed tym wyścigiem, począwszy od którego kierowca bierze udział w Mistrzostwie.

Zgłoszenia będą przyjmowane tylko do tej pory dopóki połowa wyścigów wyliczonych w Art. 2. jeszcze się nie odbyła.

Uzgodnienie zapisów. Zgłoszenia zostaną ostatecznie przyjęte dopiero po decyzji Klubu Automobilowego narodowego, który ma prawo wykluczyć zawodników lub kierowców bez podania powodów. W tym wypadku wpisowe zostanie całkowicie zwrócone. Każdy Klub narodowy obowiązany jest uznać zgłoszenia przyjęte przez inne Kluby narodowe z zastrzeżeniem odwołania się do A. I. A. C. R.

Przyjęte zgłoszenia, w miarę jak napłyną, komunikowane będą przez Kluby narodowe A. I. A. C. R., który poda je do wiadomości zainteresowanych za pośrednictwem Klubów narodowych.

A. I. A. C. R. zastrzega sobie prawo odwołania Mistrzostwa w wypadku gdyby ilość zgłoszonych kierowców w każdej z dwóch kategorji została uznane za niewystarczającą. W tym wypadku decyzja będzie ostateczną i nieodwołalną.

Art. 7. **Jurysdykcja.** Fakt zapisania się do Mistrzostwa Górskiego Europy nie uwalnia zawodnika od obowiązku uznawania jako jedynej jurysdykcji sportowej Komisji Sportowych Klubów Narodowych, organizujących wyścigi, w których kierowca bierze udział, przy zachowaniu praw odwołania się, przewidzianych w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym.

Art. 8. **Klasyfikacja.** W każdym wyścigu stosowana będzie klasyfikacja ogólna dla kategorji wyścigowej i klasyfikacja ogólna dla kategorji sportowej.

Za osiągnięte miejsca w klasyfikacji każdego wyścigu będzie przyznana kierowcom ilość punktów według poniższej tabeli:

Za pierwsze miejsce otrzyma kierowca	5 punktów
„ drugie „ „ „	4 punkty
„ trzecie „ „ „	3 punkty
„ każde dalsze miejsce klasyfikowane otrzyma kierowca	2 punkty
Kierowcy, którzy startowali, lecz nie ukończyli wyścigu otrzymają . .	1 punkt

Kierowcom, którzy nie brali udziału w wyścigu nie przyzna się żadnych punktów.

Powyższe punkty, uzyskane w klasyfikacjach różnych wyścigów zostaną dodane i zwycięzcą Mistrzostwa w kategorji wyścigowej, lub w kategorji sportowej zostanie kierowca, który osiągnie największą ilość punktów w swej kategorji.

W wypadku jednakowej ilości punktów dla kilku kierowców w klasyfikacji Mistrzostwa—pierwszym będzie kierowca, który brał udział w większej ilości wyścigów. Gdyby i w tym wypadku klasyfikacja dla kilku wypadła jednakowo — lepsza klasyfikacja w poszczególnych wyścigach wpłynie na rozróżnienie zawodników ex aequo.

Zwycięzca w poszczególnej kategorji będzie posiadaczem tytułu Mistrza Górskiego Europy w kategorji wyścigowej, lub w kategorji sportowej na rok 1931 i otrzyma dyplom oraz złoty medal.



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, Św. Jana 11, telefon 123-86. Godziny Sekretarjatu: od 10—2 i od 5—7.

REGULAMIN

IV Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego.

§ 1. Nazwa i data.

Krakowski Klub Automobilowy urządza w dniu 16-go sierpnia 1931 r. z upoważnienia Automobilklubu Polski w Warszawie wyścigi samochodowe pod nazwą „IV Międzynarodowy Wyścig Tatrzański".

§ 2. Rodzaj wyścigu.

Wyścig Tatrzański jest wyścigiem międzynarodowym otwartym. Odbędzie się on według niniejszego regulaminu, który jest zgodny z ogólnym sportowym regulaminem A. I. A. C. R. oraz z regulaminem sportowym Automobilklubu Polski. Wyścig ten zaliczony został do imprez, uwzględnionych w klasyfikacji do Mistrzostwa Górskiego Europy na r. 1931.

W ramach „IV. Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego“ 1931 r. odbędzie się wyścig samochodów turystycznych. Wyścig wozów tej kategorji jest imprezą narodową zamkniętą.

Wszystkie dane dotyczące wyścigu wozów turystycznych są w niniejszym regulaminie obramowane.

Kierowcą może być jedynie członek rzeczywisty jednego z Polskich Klubów afiljowanych.

O przydziale samochodów do kategorji turystycznej, decyduje bezapelacyjnie Komisja Techniczna.

Poza tem w ramach „IV Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego“ 1931 r. odbędzie się w porozumieniu z Polskim Związkiem Motocyklowym, wyścig motocyklowy zamknięty dla Krakowskiego Klubu Motocyklowego w Krakowie i jego gości, w ilości ograniczonej do 30 motocykli.

Regulamin niniejszy zgodny jest z międzynarodowym Regulaminem Sportowym F. I. C. M. oraz z regulaminem sportowym P.Z.M.

§ 3. **Trasa.**

Tor wyścigu tworzy część szosy Zakopane—Morskie Oko.

Start przy km. 21.
Meta przy km, 28.500.
Długość toru 7.500 m.
Przeciętne wzniesienie 4.2%.
Maksymalne wzniesienie 6%.

§ 4. **Podział na kategorje i klasy.**

Do wyścigu dopuszcza się samochody wyścigowe i sportowe, oraz ustanawia się następujące kategorje i klasy:

I. Kategorja—Samochody wyścigowe.

Klasa:	Pojemność cylindrów;	Ilość minim. pasażerów (60 kg. na osobę)
A	ponad 8.000 cm.³	1
B	„ 5.000 aż do 8.000 cm.³	1
C	„ 3.000 „ „ 5.000 „	1
D	„ 2.000 „ „ 3.000 „	1
E	„ 1.500 „ „ 2.000 „	1
F	„ 1.100 „ „ 1.500 „	1
G	„ 750 „ „ 1.100 „	1
H	„ 500 „ „ 750 „	1
I	„ 350 „ „ 500 „	1
J	aż do 350	1

II. Kategorja — Samochody sportowe:

Klasa	Pojemność cylindrów	Minim. ilość miejsc	Ilość min. pasażer. (60 kg. na osobę)
A	ponad 8.000 cm.³	2	1
B	„ 5.000 „ aż do 8.000 cm.³	2	1
C	„ 3.000 „ „ 5.000 „	2	1
D	„ 2.000 „ „ 3.000 „	2	1
E	„ 1.500 „ „ 2.000 „	2	1
F	„ 1.100 „ „ 1.500 „	2	1
G	„ 750 „ „ 1.100 „	1	1
H	„ 500 „ „ 750 „	1	1
I	„ 350 „ „ 500 „	1	1
J	aż do 350 „	1	1

III. Kategorja — Samochody turystyczne.

Klasa	Pojemność cylindrów	Waga minimalna	Ilość minim. pasażerów (60 kg. na osobę)
I. A	ponad 8.000 cm.³	2.000 kg.	4
B	aż do 8.000 „	1.800 „	4
II. C	„ 5.000 „	1.450 „	4
III. D	„ 3.000 „	1.100 „	2
IV. E	„ 2.000 „	900 „	2
V. F	„ 1.500 „	825 „	2
VI. G	„ 1.000 „	600 „	1
VII. H	„ 750 „	400 „	1
I	„ 500 „	dowolna	1
J	„ 350 „	„	1

IV. Kategorja — Motocykle:

Klasa	Pojemność cylindrów	Waga minim.	Ilość minim pasażerów (60 kg. na osobę)
A	do 350 cm.³	75 kg.	1
B	„ 600 „	85 „	1
C	ponad 600 „	100 „	1
D motocykle z wózkiem	do 600 „	125 „	2
E „	ponad 600 „	160 „	2

Samochody będą ważone wraz z karoserją i kołami zaopatrzonemi w pneumatyki, z którymi wyruszą, bez materjałów pędnych, oliwy, wody, narzędzi, kół i części zapasowych.

Miejsca nieobsadzone muszą być zastąpione balastem (worek z piaskiem 60 kg. jako jedno nieobsadzone miejsce).

Wozy mogą być ważone z oliwą i w tym wypadku odliczać się będzie ryczałtowo przy samochodach sportowych i turystycznych w klasach A. B.—20 kg., w klasach C. i D.—15 kg., w klasach E. F. G. — 10 kg. w klasach H. I. J. — 7 kg.

§ 5. Warunki dla kategorji samochodów sportowych.

Samochody sportowe muszą być normalnego typu katalogowego, posiadać muszą oprócz ustawowo przepisanego wyekwipowania (światło, sygnały) warunki odpowiadające przepisom zawartym w załączniku C. Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.

a) Karoserja:

Siedzenia przednie i tylne muszą mieć minim. szerokość 40 cm. miejsce dla umieszczenia nóg dla każdego siedzenia 30 cm. minim. szerokości. (Przepisy szczegółowe, patrz załącznik C art. II. Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.).

b) Błotniki:

Błotniki winny być umieszczone dokładnie nad kołami i osłaniać najmniej $^{1}/_{3}$ obwodu koła; szerokość błotników conajmniej 20 cm. dla samochodów od 1.000 cm^3 pojemności wzwyż; 15 cm. dla samochodów od 1.100 $cm.^3$ pojemności wdół. Gdyby błotniki pokryte były w całości lub w części przez części karoserji, całość błotników wraz z częścią karoserji, względnie karoserja sama, powinna odpowiadać warunkom wyżej przytoczonym.

c) Buda:

Wszystkie samochody otwarte muszą posiadać budę zamykaną do tyłu na łukach.

Wysokość budy dla wszystkich samochodów winna wynosić przynajmniej 0.80 m. ponad poduszkę siedzenia tylnego, na które nie będzie wywierany żaden ucisk. Przepisy szczegółowe patrz aneks C art. II. Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.).

d) Rozrusznik:

Zapuszczenie silnika rozrusznikiem jest obowiązkowe.

e) Sygnały, lusterko wsteczne, tłumik koła zapasowe:

Wszystkie samochody sportowe winny być zaopatrzone:

1. w sygnały odpowiadające przepisom drogowym Rzeczypospolitej Polskiej,
2. w lusterko wsteczne,
3. w tłumik skutecznie działający,
4. w koło zapasowe, umieszczone nazewnątrz miejsca przeznaczonego dla pasażerów.

f. Instalacja oświetlenia:

Samochody winny posiadać również:

Instalację oświetlenia, zdolną do działania i odpowiadającą przepisom drogowym Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 6. Warunki dla kategorji samochodów turystycznych.

Samochody turystyczne poza przepisami wyszczególnionemi w § 5. (dla samochodów sportowych) muszą być ponadto zaopatrzone w odwietrznik, który ma zajmować całą szerokość karoserji, najmniej 80×20 cm.

Szyby tej podczas wyścigu nie wolno składać.

Silnik przy samochodach turystycznych nie może przekraczać 3.500 obrotów na minutę.

O przydziale samochodów do kategorji turystycznej, decyduje bezapelacyjnie Komisja Techniczna.

§ 7. Warunki dla motocykli.

Motocykle, które będą dopuszczone do wyścigu, musza odpowiadać następującym warunkom:

Każda maszyna musi posiadać dwa hamulce, niezależnie od siebie działające, koło przednie winno być zaopatrzone w błotnik okrywający najmniej 120° obwodu tegoż, koło tylne winno być zaopatrzone w błotnik okrywający 180° obwodu tegoż. Siodełko, względnie siedzenie w wózku bocznym, musi być umieszczone w ten sposób, by nie krępowało w niczem ruchów kierowcy. Kierownica może być maksymalnej szerokości 90 cm. Rury wydechowe muszą sięgać po oś koła tylnego, przyczem winny być tak skierowane, aby wybuchy nie powodowały nadmiernego kurzu. Wszystkie połączenia muszą być stałe i należycie uszczelnione.

Zawodnicy biorący udział w wyścigu winni być zaopatrzeni w kaski ochronne.

Zawodnikom nie wolno używać butów podbitych gwoździami.

§ 8. Zgłoszenia.

Zgłoszenia będą przyjmowane do dnia 6-go sierpnia 1931 r. do godz. 18-ej w Sekretarjacie Krakowskiego Klubu Automobilowego przy ul. św. Jana L. 11. Krakowski Klub Automobilowy zastrzega sobie nieprzyjęcie zgłoszenia bez podania powodów.

Wpisowe dla kategorji I-szej wynosi Zł. 150.—
„ „ „ II-giej „ „ 100.—

Wpisowe dla kategorji III ciej wynosi Zł. 75.—

Wpisowe dla kategorji IV-tej wynosi dla klasy A. B. C. Zł. 20.—
Wpisowe dla kategorji IV-tej wynosi dla klasy D. i E. Zł. 30.—

Zgłoszenia po dniu 6 go sierpnia 1931 r. uwzględniane będą najpóźniej do dnia 10-go sierpnia do godz. 18 tej za dodatkową opłatą 50% powyższych opłat.

Zgłoszenia telegraficzne będą przyjmowane o ile telegram nadejdzie przed godziną oznaczoną dla zamknięcia zapisów. Telegramy muszą być jednak potwierdzone pismem wysłanem równocześnie. Zgłaszający się muszą wypełnić dokładnie formularz zgłoszenia, załączony do niniejszego regulaminu. Formularze niedokładnie wypełnione, lub bez opłaty wpisowego nie będą uwzględniane.

Lista zgłoszeń zostanie zamknięta dnia 10-go sierpnia 1931 r. o godz. 18-ej.

Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia, lub gdyby K. K. A. wyścigu zaniechał. K. K. A. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

§ 9. **Licencje.**

Kierowcy oraz zawodnicy muszą posiadać międzynarodową licencję sportową, wydaną przez którykolwiek Klub narodowy, uznany przez A. I. A. C. R. Zawodnicy będący równocześnie kierowcami, obowiązani są posiadać obie licencje sportowe t. j. dla kierowcy i dla zawodnika.

Kierowcy i zawodnicy biorący udział w wyścigu motocyklowym, winni być zaopatrzeni w licencje sportowe wydane przez Polski Związek Motocyklowy.

§ 10. **Trening.**

Trening odbędzie się przy zamkniętej szosie w dniach od 13 go do 15-go sierpnia 1931 r. włącznie, od godz. 5—9-tej. Trening jest obowiązkowy. Trasę należy w godzinach treningu przejechać conajmniej 2 razy. Uczestnicy treningu będą musieli posiadać kartę treningową, wydaną przez Krakowski Klub Automobilowy, względnie jego ekspozyturę w Zakopanem. Uczestnicy zobowiązani są okazywać kartę treningową na każde żądanie władz Krakowskiego Klubu Automobilowego. Bez powyższej karty będzie wjazd na trasę w czasie przeznaczonym na trening wzbroniony.

§ 11. **Ubezpieczenia.**

Zawodnicy zgłaszający się do wyścigu winni posiadać polisę ubezpieczeniową, ważną tak na wyścig jak i na trening.

Każdy zawodnik przyjmuje całkowitą odpowiedzialność za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak dla kierowcy, obsady samochodu jak i dla osób trzecich. Krakowski Klub Automobilowy nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, ani też za żadne szkody, spowodowane tak podczas wyścigu jak i treningu. Całą odpowiedzialność ponosi osoba, powodująca wypadek w myśl obowiązujących ustaw.

§ 12. **Zgłoszenie na starcie i odbiór techniczny.**

Miejsce ważenia samochodów ogłoszone będzie później.

Samochody zgłoszone do wyścigu muszą być dostarczone w dniu 16-go sierpnia o godz. 11-tej na Łysej Polanie przy moście na Białce, 21 km trasy wyścigowej, gdzie nastąpi odbiór techniczny. Zawodnicy muszą zgłosić się najpóźniej do godz. 13 tej na starcie. Każdy samochód otrzyma numer, który zawodnik winien zachować przez cały czas wyścigu a po ukończeniu winien zwrócić Sekretarjatowi K. K. A.

§ 13. **Start.**

Start odbywać się będzie z miejsca, pojedyńczo i w odstępach czasu ustalonych przez Kierownictwo Wyścigu. Czas liczyć się będzie od chwili przekroczenia linji kontrolnej przez przednie koła samochodu. Sygnał do odjazdu daje starter. Ruszenie ze startu przed sygnałem startera pociąga wykluczenie danego zawodnika.

Ten sam samochód może brać tylko jeden raz udział w wyścigu.

Spóźnienie się na start upoważnia Krakowski Klub Automobilowy do niedopuszczenia danego wozu na wyścig.

§ 14. **Pomiary czasu.**

Czasy będą mierzone zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A. I. A. C. R.

§ 15. **Po przybyciu do mety.**

Po przybyciu do mety należy ustawić samochody na miejscu wskazanem przez Kierownictwo wyścigu. Bezpośrednio po ukończeniu wyścigu badać będzie Komisja Techniczna przepisany balast. Brak balastu lub zgubienie tegoż pociąga za sobą wykluczenie. Komisarze techniczni będą mogli zbadać pojemność cylindrów w sposób przez siebie oznaczony.

§ 16. **Sankcje.**

Każdy z uczestników uznaje przez swój zapis jako jedyną jurysdykcję orzeczenie Komisarzy Sportowych i poddaje się wszystkim ich zarządzeniom. Każdy uczestnik winien się bezwzględnie

podporządkować wszelkim zarządzeniom Kierownictwa wyścigu pod groźbą sankcji przewidzianych w § 188. Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.

§ 17. **Klasyfikacja.**

Klasyfikacja odbędzie się w kategorjach według osiągniętego bezwzględnego czasu, W razie braku conajmniej dwóch zawodników poszczególnej kategorji rozegranie nagrody odbędzie się w wypadkach, gdy zawodnik osiągnie maksymalny czas, przewidziany w poniższej tabeli:

I. Kategorja samochody wyścigowe:

	Czasy maksymalne:
Klasa A. B.	min. 7.00
„ C	„ 7.00
„ D	„ 7.00
„ E	„ 7.15
„ F	„ 7.30
„ G	„ 8.00
„ H. I. J.	„ 8.30

II. Kategorja samochody sportowe:

Klasa A. B.	„ 8.00
„ C	„ 8.30
„ D	„ 8.30
„ E	„ 8.30
„ E	„ 9.00
„ G	„ 9.30
„ H. I. J.	„ 10.00

III. Kategorja samochody turystyczne:

Klasa A. B.	„ 8.30
„ C	„ 8.30
„ D	„ 8.30
„ E	„ 9.00
„ F	„ 9.30
„ G	„ 10.00
„ H. I. J.	„ 10.30

IV. Kategorja — motocykle:

Klasa A	„ 10.00
„ B	„ 9.30
„ C	„ 9.00
„ D	„ 10.30
„ E	„ 10.00

Osiągnięte bezwzględne czasy stanowić będą o klasyfikacji ogólnej.

Decyzja Komisarzy sportowych jest ostateczna i bezapelacyjna.

Po rozpatrzeniu ewentualnych protestów ogłoszą Komisarze Sportowi wyniki jeszcze tego samego dnia. Wynik tymczasowy (nieoficjalny) ogłoszony będzie bezpośrednio po wyścigu na mecie.

§. 18. **Nagrody.**

Zawodnikowi — kierowcy, który osiągnie najlepszy czas dnia przyznana zostanie nagroda Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej.

Nagrody przechodnie: WIELKA NAGRODA TATR, która rozegrana zostanie według załączenego regulaminu: Nagroda Automobilklubu Polski dla kierowcy, który osiągnie największą szybkość dnia bez względu na kategorję; Nagroda Krakowskiego Klubu Automobilowego dla kierowcy, który osiągnie najlepszy czas w kategorji sportowej.

Poza tem przyznane będą nagrody indywidualne i specjalne, których regulaminy będą ogłoszone osobno.

Wszyscy zawodnicy, którzy ukończą wyścig otrzymają plakiety pamiątkowe bez względu na osiągnięte wyniki.

§. 19. **Protesty i Zażalenia**

Protesty i zażalenia należy wnosić wyłącznie na piśmie i kierować je do Komisarzy Sportowych przez Kierownictwo Wyścigu.

Protesty odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacyj zawodnika lub kierowcy jako też kilometrażu i trasy muszą wpłynąć do Krakowskiego Klubu Automobilowego najpóźniej do dnia 14-go sierpnia 1931 r. do godz. 12-tej.

Protesty dotyczące samego wyścigu powinny być wniesione w przeciągu jednej godziny po ukończeniu wyścigu.

Zażalenia winny być wniesione do Komisarzy Sportowych najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji. Potwierdzenie pisemne zażalenia powinno wpłynąć do Sekretarjatu Krakowskiego Klubu Automobilowego najpóźniej w ciągu następnych 24 godzin.

Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadjum w wysokości zł. 100— które zostaną zwrócone, o ile protest lub zażalenie uznane zostaną za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadjum nie będą wcale rozpatrywane

W razie wniesienia protestu przeciwko prawdziwości danych w zgłoszeniu zawodnika i odrzucenia tego protestu przez Komisję Techniczną, protestujący musi pokryć ewentualne koszta związane z badaniem technicznem wozu.

§. 20. **Uzupełnienie oraz interpretacja regulaminu.**

Komisja Sportowa Krakowskiego Klubu Automobilowego zastrzega sobie prawo uzupełnienia przepisów oraz odwołania wyścigu.

Do komentowania niniejszego regulaminu i jego przepisów uzupełniających powołani są jedynie Komisarze Sportowi.

Regulamin Wielkiej Nagrody Tatr.

Art. I. Nagroda nosi nazwę „WIELKA NAGRODA TATR".

Art. II. Nagroda będzie rozgrywana corocznie w ramach Wyścigu Tatrzańskiego organizowanego przez Krakowski Klub Automobilowy i przyznana zawodnikowi, który uzyska najlepszy czas dnia.

Art. III. O nagrodę mogą się ubiegać samochody wyścigowe i sportowe.

Art. IV. Ocena wyniku nastąpi zgodnie z regulaminem „Wyścigu Tatrzańskiego".

Art. V. „WIELKA NAGRODA TATR" jest nagrodą przechodnią, która po trzykrotnem zdobyciu przechodzi na własność zawodnika.

Art. VI. Aż do ostatecznego zdobycia „WIELKA NAGRODA TATR" będzie przechowywana w Krakowskim Klubie Automobilowym.

Art. VII. Nazwisko każdorazowego zdobywcy będzie umieszczone na nagrodzie.

Art. VIII. Każdorazowym zawodnikom, którzy zdobędą powyższą nagrodę Krakowski Klub Automobilowy wydaje dyplom, a ich kierowcom honorową plakietę.

Art. IX. Zmiany w powyższym regulaminie może przeprowadzić Komisja Sportowa Krakowskiego Klubu Automobilowego w porozumieniu z Komisją Sportową A. P.

Regulamin Zjazdu do Zakopanego

z okazji IV Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego.

Krakowski Klub Automobilowy organizuje w dniach 14, 15 i 16. sierpnia 1931 r. zjazd turystyczny do Zakopanego pod nazwą „JAZDA W TATRY".

Zjazd ten otwarty dla samochodów i motocykli, które przybędą do Zakopanego po odbyciu przynajmniej 100 km w ciągu 14, 15 lub 16 sierpnia 1931 i zgłoszą swój przyjazd w Sekretarjacie wyścigu w Zakopanem najdalej do godz. 11-tej dnia 16-go sierpnia 1931 r. Wyłączone są samochody zarobkujące.

Opłata za udział w zjeździe wynosi Zł. 35. —

Każdy z uczestników otrzyma od K. K. A. plakietę jeżeli udowodni wizami, że przebył w wyżej oznaczonych dniach przynajmniej 100 km.

Plakieta będzie miała napis „Jazda w Tatry" 14 — 16 sierpnia 1931 r.



Pomorski Automobilklub

Bydgoszcz, Matejki 10. Telefon 1012. Sekretarjat czynny od godz. 14-tej do 18-tej.

REGULAMIN

samochodowego pościgu za balonem wolnym dn. 7-VI-1931 r.

1. *Nazwa i data.*

Pomorski Automobilklub urządza za upoważnieniem Automobilklubu Polski i w porozumieniu z Dowódcą 1, bataljonu balonowego w Toruniu w dniu 7 czerwca 1931 r. konkurs samochodowy zamknięty p. n. „samochodowy pościg za balonem wolnym".

2. *Dopuszczone pojazdy.*

Do konkursu dopuszczone są samochody turystyczne i sportowe wszelkiego rodzaju, odpowiadające warunkom stawianym samochodom osobowym, dopuszczonym do ruchu na drogach publicznych w Polsce.

3. *Zawodnicy i kierowcy.*

Zawodnikami mogą być członkowie Polskich Klubów Automobilowych. Samochód może być prowadzony przez osobę trzecią.

4. *Zgłoszenia, wpisowe, termin zgłoszeń,*

Zgłoszenia zawierające: a) nazwisko zawodnika, b) dokładny adres, c) przynależność klubową, d) markę i numer samochodu, winny być skierowane do p. inż. Włodzimierza Stul-

gińskiego, przewodniczącego komisji sportowej P. A., Bydgoszcz, Kościuszki 3., tel. 440, najpóźniej do godz, 12-ej dnia 6 czerwca 1931. Równocześnie ze zgłoszeniem należy wnieść wpisowe w wysokości 10 zł. — od samochodu. Zgłoszenia bez opłaty wpisowego nie będą uwzględniane. Informacje telefoniczne od 7—8, od 13—14, i po 20-ej godz.)

5. *Władze pościgu.*
Władze pościgu tworzą: komandor pościgu, dowódca bataljonu balonowego wzgl. jego zastępca, oficer pilot balonu i dwaj delegaci Pomorskiego Automobilklubu.

6. *Zbiórka zawodników.*
Zbiórka wszystkich zawodników, przewidziana w restauracji „pod Orłem“ w Toruniu, skąd o godz. 13.30 dnia 7. VI. 1931, odjazd pod wodzą komandora za miejsce startu.

7. *Start.*
Start balonu następuje o godz. 14-ej z pod hali balonowej w Toruniu. Przed startem otrzymują zawodnicy t. zw. karty startowe i informacje odnośnie warunków atmosferycznych. Komandor pościgu upoważniony jest do opóźnienia czasu startu, o ileby warunki atmosferyczne tego wymagały. Z chwilą puszczenia balonu następuje start dla samochodów.

8. *Przepisy dla balonu.*
Balon powinien lądować w promieniu 60—80 km. od Torunia względnie po upływie 2 godz. lotu, nawet o ile nie osiągnął tej odległości. W razie lotu w kierunku granicy niemieckiej — balon ląduje odpowiednio wcześniej w myśl obowiązujących przepisów. Lądowanie winno nastąpić o ile możności w pobliżu drogi bitej. Balon nie powinien wznosić się ponad chmury i winien być podczas całego pościgu widocznym.

9. *Nagrody.*
Ustala się 5 nagród, a mianowicie:
1-a nagroda — za doścignięcie balonu po jego wylądowaniu i odebranie przytwierdzonego do niego lisiego ogona.
2-a, 3-a, 4-a i 5-a nagroda — za odszukanie 4 proporczyków, które pilot zrzuci podczas lotu w dowolnych odstępach czasu.

a) 1-a nagroda.
O ile żaden z zawodników nie odnajdzie balonu w ciągu 1-ej godziny od momentu jego lądowania — wyznaczona 1-a nagroda przypada w udziale oficerowi-pilotowi. Do balonu nie wolno podjeżdżać bliżej jak na odległość 100 m. i po osiągnięciu tej granicy należy natychmiast zgasić silnik. Również w obrębie tej granicy 100 m. zabrania się palenia tytoniu, względnie zapalania otwartego światła. Przestrzeń dzielącą zawodnika od samochodu do balonu winien zawodnik — dla odczepienia lisiego ogona przebyć pieszo, a przy zabieraniu ogona obowiązany jest oddać pilotowi swoją kartę startową. — O ile jeden lub więcej zawodników oczekuje już na lądowanie balonu — wolno im po opuszczeniu samochodu zbliżać się do balonu dopiero z chwilą definitywnego lądowania balonu, który to moment zaznacza pilot przez wystawienie czerwonej chorągiewki. — Zawodnik w pieszem dojściu do balonu może wyręczyć osobą trzecią, przyczem jednak z każdego samochodu może podchodzić do balonu dla zabrania lisiego ogona tylko jedna osoba. Podbieganie do balonu dwuch, względnie więcej osób z obsady danego samochodu może spowodować dyskwalifikację danego zawodnika.

b) 2 a, 3 a, 4-a i 5-a nagroda.
Zrzucane przez pilota czerwonego koloru proporczyki będą oznaczone odpowiedniemi numerami od 2 do 5 i zrzucane w porządku: 5-y, 4-y, 3-i i 2-i, czyli że ostatnio zrzucony proporczyk stanowi 2-ą, a odnalezienie pierwszego zrzuconego proporczyka decyduje o otrzymaniu 5-ej nagrody.

10. *Rozdanie nagród.*
Rozdanie nagród nastąpi tegoż dnia o godz. 19.30 w restauracji „pod Orłem“ w Toruniu. Dla otrzymania nagrody musi dany zawodnik zdybyty lisi ogon, względnie odnalezione proporczyki wręczyć najpóźniej do godz. 19.30 komandorowi pościgu.

11. *Protesty i zażalenia.*
Protesty i zażalenia przyjmuje się tylko na piśmie za dołączeniem wadjum w wysokości zł. 50. — , które zostanie zwrócone w razie uwzględnienia protestu, najpóźniej w ciągu jednej godziny po ogłoszeniu wyników.

12. *Przestrzeganie przepisów drogowych — odpowiedzialność.*
Zawodnicy obowiązani są do ścisłego przestrzegania przepisów ruchu kołowego, jak również ustalonych ze względu bezpieczeństwa postanowień par. 9-go niniejszego regulaminu, — Pomorski Automobilklub nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności za jakiekolwiek przez uczestników pościgu wyrządzone szkody, względnie poniesione straty.

13. *Odwołanie wyścigu.*
Pomorski Automobilklub zastrzega sobie prawo odwołania pościgu, o ile wymagałyby tego warunki atmosferyczne, względnie o ile nie zgłosi uczestnictwa przynajmniej 10-u zawodników. Tylko w tych wypadkach wpłacone wpisowe podlega zwrotowi.

14. *Komentowanie regulaminu.*
Do interpretowania niniejszego regulaminu powołane są tylko władze pościgu.

REGULAMIN
JAZDY PLAKIETOWEJ DO BYDGOSZCZY NA REGATY 25 i 26 LIPCA 1931 r.

Z okazji regat wszechpolskich w dniu 25 i 26 lipca 1931 r. urządzanych na torze regatowym w Brdyujściu — organizuje Pomorski Automobilklub imprezę samochodową pod nazwą: „Jazda Plakietowa do Bydgoszczy na Regaty 1931 r.“, otwartą dla wszystkich posiadaczy prywatnych samochodów osobowych, na następujących warunkach:

1. *Zgłoszenie Samochodów.* — zgłoszenia zawodników według niżej podanego wzoru, zawierającego imię i nazwisko zawodnika, miejsce zamieszkania, markę i numer samochodu i evtl. przynależność klubową winny wpłynąć do Pomorskiego Automobilklubu w Bydgoszczy, Matejki 10., najpóźniej do godziny 10-ej dnia 21 lipca b. r. Późniejsze zgłoszenia nie będą uwzględniane.
2. *Wpisowe.* – Wraz ze zgłoszeniem winno być wniesione wpisowe w wysokości zł. 20 — od samochodu na konto Pomorskiego Automobilklubu w Banku M. Stadthagen w Bydgoszczy, względnie wprost do Sekreterjatu Klubu. Zgłoszenia bez wpisowego nie będą uwzględniane.
3. *Start i trasa.* — Zgłoszone samochody obowiązane są do przebycia w dniach od 23 b. r. do 26 lipca b. r. trasy o długości przynajmniej 100 km.
4. *Meta.* — Zgłoszone samochody obowiązane są przybyć na metę w Bydgoszczy przy ulicy Gdańskiej 158 (Butowski i S-ka.) w dniu 25 lub 26 lipca b. r. w godzinach od 10-ej do 13-ej, wskazując przebytą trasę za pomocą posiadanych kart drogowych.

Zgłoszenie na „Jazdę Plakietową na Regaty 1931 r.

1. Imię i nazwisko ....
2. zamieszkały w ....
3. przynależność klubowa ....
4. samochód ....
5. startuje z ....
6. uwagi ....

....

Podpis zawodnika

....

Karta drogowa na „Jazdę Plakietową na Regaty 1931 r.“

1. Imię i nazwisko ....
2. zamieszkały w ....
3. przynależność klubowa ....
4 samochód ....
5. wystartował z .... dnia .... godz. ....
6. pieczątka i podpis stwierdzającego start ....

....

Podpis zawodnika

....

5. *Karty drogowe.* — Zawodnicy obowiązani są posiadać karty drogowe według niżej podanego wzoru, zawierające te same dane, co zgłoszenia zawodników, przyczem data i miejsce startu winny być poświadczone przez władze, względnie urzędy państwowe, miejskie, lub wiarogodne instytucje prywatne.

6. *Przepisy drogowe.* — Zawodnicy winni stosować się bezwzględnie do wszystkich na terenie Rzeczypospolitej Polskiej obowiązujących przepisów drogowych.

7. *Odpowiedzialność.* — Pomorski Automobilklub nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności za jakiekolwiek przez zawodników wyrządzone szkody, lub poniesione straty.

8. *Nieprzyjęcie zgłoszenia.* — Pomorski Automobilklub ma prawo odmówić przyjęcia zawodnika bez obowiązku podania powodów nieprzyjęcia.

9. *Kwatery i garażowanie.* — Przy zgłoszeniach najpóźniej do 21 lipca b. r. Pomorski Automobilklub rezerwuje na wyraźne życzenie pokoje hotelowe, jak również zapewnia bezpłatne wspólne garażowanie samochodów w otwartych garażach.

10. *Władze Zjazdu.* — Władzą zjazdu jest gremjum komisarzy sportowych z 5-u członków Pomorskiego Automobilklubu.

11. *Plakiety.* — Wszyscy zawodnicy, którzy podporządkują się tym przepisom i odpowiedzą wymaganiom Zjazdu otrzymują pamiątkowe plakiety z odbytej „Jazdy Plakietowej na Regaty 1931 r."

12. *Zwrot wpisowego.* — Wpisowe podlega zwrotowi tylko w wypadku nieprzyjęcia zgłoszenia, względnie odwołania „Jazdy Plakietowej" przez Pomorski Automobilklub.

Komunikaty Biura Turystycznego

Wiadomości drogowe.

1) Na szosie MAKÓW-GOŁOMIN (pow. Makowski, woj. Warszawskie) został zamknięty aż do odwołania ruch kołowy od km. 0 do km. 8. Objazd z Ciechanowa do Makowa odbywa się szosą Karniewo-Pułtusk-Szelków-Maków. Z Makowa do Ciechanowa przez Szelków.

2) Wskutek poprawy stanu dróg został wznowiony normalny ruch kołowy w granicach pow. Kozienickiego, woj. Kieleckiego, na drogach: Kozienice-Radom i Góra Puławska-Podgóra (na szosie Puławy-Radom) oraz w granicach pow. Kieleckiego, na drogach Kielce-Mniów Sielpja, Białogon-Łopuszno-Włoszczowa, Kielce-Górno-Łagów, Suchedniów-Parszów, Wola Jachowa-Słupia Nowa, Zagnańsk-Samsonów-Ćmińsk, Mniów-Krasna-Wołów, Suchedniów-Bodzentyn.

3) Na drodze Janów Podl.-Łęgi-Żabinka, na odcinku Łęgi-Bug (km. 16—20) w pow. Konstantynowskim, woj. Lubelskiego, został wstrzymany aż do odwołania ruch dla wszystkich pojazdów o wadze ponad 500 kg.

4) Na-skutek przebudowy szosy Opatówek-Koźminek-Lisków-Dąbrowa (pow. Kaliski, woj. Łódzkie) odcinek tej drogi od stacji Opatówek do wsi Szulec został aż do odwołania dla ruchu kołowego zamknięty.

5) Na szosie wojewódzkiej Środa-Charbowo-Głogowieniec, na km. 19—21,9 pomiędzy Sroczynkiem, a Kiszkowem (pow. Gnieźnieński, woj. Poznańskie) naskutek przebudowy nawierzchni ruch kołowy uległ utrudnieniu do dn. 6 czerwca (będzie się odbywał jedynie t. zw. latówką), temu samemu rodzajowi utrudnienia ulegnie do 18 czerwca szosa powiatowa Koronowo-Kotomierz (pow. Bydgoski, woj. Poznańskie) na km. 8,5—9,5; 12,2—12,9; 16,4—18, i 18,8—19,48: oraz do dnia 8 czerwca szosa państwowa Nr. 16 Ostrów-Krotoszyn-Rawicz na km. 226,2 — 228,2. W tym ostatnim wypadku, samochody odbywające dalszą podróż są kierowano szosą okólną na Konarzew i Baszków.

6) W pow. Kościerzyńskim woj. Pomorskiego naskutek prac konserwacyjnych ruch kołowy ulegnie utrudnieniu ua następujących szosach: od 1,6 do 25,7 na szlaku Zblewo-Kościerzyna km. 78—85, od 27,7 do 6,8 na szlaku Struga Maliki, km. 0,0—1,7 od 10,8 do 2,9 na szlaku Mały Klińcz-Nowa Kiszewa km. 0,0 — 2,6; od 3,9 do 30,9 na szlaku Kościerzyna-Tczew km. 52—56; i od 5,10 do 21,11, na szlaku Chojnice-Kościerzyna km. 35 — 38; 48 – 50, 53 – 56.

7) Na drodze wojewódzkiej Nr. 2/I.W Suwałki-Sejny (pow. Suwalski, woj. Białostockie) ruch kołowy został przywrócony.

Urzędy drogowo-celne.

1) Na granicy polsko-czechosłowackiej zostały otwarte nowe punkty celne przejściowe dla odprawy podróżnych i ich środków lokomocji, a mianowice w Wyszkowie na szosie Dolina-Wolowa i w Jabłonicy na szosie Delatyn — Jasina. Punkty te funkcjonują na zasadach obowiązujących urzędy celne funkcjonujące przy drogach kołowych, jedynie w okresie letnim t. zw. od 1 maja do 31 października. Został uruchomiony punkt przejściowy w Klimcu na szosie Skole-Mukacewo.

2) Podaje się do wiadomości, iż w Urzędzie Drogowo-Celnym Gorzycko, na szosie Poznań-Frankfurt n/O. — Berlin, zostały rozszerzone godziny urzędowania. Urząd ten dokonywuje obecnie odprawy celnej w dnie powszednie od godz. 8—12 i 13,30 — 24., w niedziele zaś i święta od godz. 9—12 i 16—24. Przystosowanie godzin urzędowania innych ważniejszych urzędów drogowo-celnych do potrzeb turystyki automobilowej jest w toku.

Zniżki kolejowe.

Przypomina się członkom A. P. i Klubów afiljowanych, iż z tytułu przynależności A. P. do Związku Polskich Tow. Turystycznych, przysługuje im prawo do zniżek kolejowych przy wyjazdach do miejscowości Klimatycznych, względnie przedstawiających jakąkolwiek wartość turystyczną, a to na podstawie następującego zarządzenia P. K. P. (Dziennik Taryf i zarządzeń Kolejowych z r. 1930 № 11, poz. 90 dodatek IV. rozdział E. III. b. aa).

1. Członkowie towarzystw turystycznych należących do Związku Polskich Towarzystw Turystycznych, przy przejazdach w celach turystycznych w wagonach klasy I, II i III pociągów osobowych i pośpiesznych mogą korzystać na podstawie członkowskich legitymacji wzoru ustalonego z 25% zniżki od opłat według taryfy normalnej, przyczem przypadającą za przejazd należność w klasie III zaokrągla się wzwyż do najbliższej liczby podzielonej przez 10; w klasie II należność

wynosi $1\frac{1}{2}$ krotną, w klasie I — $2\frac{1}{2}$ krotną należność za przejazd w klasie III.

2. Ulgę powyższą stosuje się przy przejazdach pomiędzy stacjami: Białystok, Bielsko, Bydgoszcz, Cieszyn, Drohobycz, Grudziądz, Katowice, Kielce, Kołomyja, Kraków, Lublin, Lwów, Łuck, Łódź, Nowy-Sącz, Piotrków, Poznań, Radom, Sosnowiec, Stanisławów, Tarnopol, Tarnów, Toruń, Warszawa, Wilno, Włocławek i Żywiec,

z jednej strony

a stacjami:

Augustów, Bystra, Broszniów, Białowieża, Brasław, Chęciny, Cieszyn, Druskieniki, Giermakówka, Gdynia, Hel, Hrebenów, Hucisko, Inowrocław, Iwanie Puste, Iwonicz, Jaremcze, Jeleśnia, Kartuzy, Kielce, Kolibki-Orłowo, Kołomyja, Kruszwica, Krzemieniec, Krynica, Landwarowo, Łyntupy, Ławoczne, Maków, Mikuliczyn, Milówka, Muszyna, Nadwórna, Nałęczów, Nowy-Targ, Olkusz, Osielec, Piwniczna, Płociczno, Puławy, Rabka, Raycza, Rymanów, Rytro, Sandomierz, Skole, Sławsko, Sianki, Stary Sącz, Sucha, Suwałki, Tatarów, Tleń, Truskawiec Zdrój, Tuchla, Ustroń, Wąchock, Wejherowo, Węgierska Górka, Wilkowice, Bystra, Wisła, Worochta, Woronienka, Zakopane, Zaleszczyki, Zwardoń, Żegiestów, Zdrój i Żywiec,

z drugiej strony, o ile odległość przejazdu w danej relacji wynosi co najmniej 50 kilometrów.

3. Związek jest odpowiedzialny za należyte wystawienie legitymacji dla uprawnionych członków oraz za korzystanie z powyższych ulg w granicach uprawnień.

W razie ujawnienia nadużyć ze strony Związku lub jego członków Związek traci prawo do korzystania z tych ulg, a kolei przysługuje prawo dochodzenia na nim odszkodowania prawnie przewidzianego.

4. W celu stwierdzenia tożsamości osoby kolej może żądać od okaziciela biletu powtórzenia podpisu.

Jeżeli z biletu ulgowego korzystać będzie inna niż w legitymacji wymieniona osoba, lub też osoba, nie mająca wogóle prawa do ulg powyższych, uważa się ją za podróżnego, jadącego bez biletu. Podróżny taki ponosi wszelkie prawem przewidziane skutki oraz uiszcza opłaty, przewidziane w taryfie w wypadkach przejazdu bez biletu.

Na podstawie powyższego zarządzenia członkowie A. P. oraz Klubów Afiljowanych mogą zamawiać za pośrednictwem sekretarjatów odnośnych Klubów wyżej omawiane legitymacje Związku Polskich Towarzystw Turystycznych.

Legitymacje będą ważne na 3 lata i to jedynie w łączności z odpowiednią nalepką wykazującą ich ważność na dany rok kalendarzowy.

Cena legitymacji wraz z nalepką wynosi zł. 3.—, cena zaś nalepek dodatkowych na następne lata zł. 2.—.

Hotelowe tarcze polecające.

Poniżej podaje się do wiadomości spis charakterystykę i cenniki hoteli, którym Automobilklub Polski udzielił swych tarcz polecających. Jedna gwiazdka przy nazwie hotelu oznacza zakład skromny, lecz dobrze prowadzony, dwie gwiazdki — zakład pierwszorzędny, trzy gwiazdki — zakład komfortowy. Cenniki obowiązują hotele w stosunku do członków A. P. i Klubów Afiljowanych, do chwili ogłoszenia w Komunikacie Biura Turystycznego zaszłych w nich zmian.

P.P. Automobiliści są proszeni o popieranie niżej wymienionych hoteli, a jednocześnie, w razie spostrzeżenia jakichkolwiek znaczniejszych braków w obsłudze hotelowej, o komunikowanie ich pod adresem Biura Turystycznego Automobilklubu Polski, 10, Aleja Szucha, Warszawa.

BIAŁOWIEŻA	„Pod Żubrem"** ul. Stoczek 145.	Ilość NN. w hotelu—9, restauracja, elektr. oświetl., telefon, garaż na 2 samochody, benzyna i oleje na miejscu.	Pokój 1 osob. zł. 4 Pokój 2 osob. zł. 6. Garaż zł. 2.
BRNO (Czechosłowacja)	„Passage"***	(Szczegółowa charakterystyka i cennik hotelu zostanie umieszczony w następnym komunikacie hotelowym Biura Turystycznego).	
DRESDEN (Niemcy)	„Grand Hotel Deutscher Hof"***	Ilość NN. — 75 oświetl. elektr., telefon, centr. ogrzew., woda bieżąca zimna i ciepła we wszystkich NN., z łazienkami, 5 łaz. ogólnych, winda, restauracja, kawiarnia, czytelnia, hall, pokój do korespodencji, ciemnia fotograficzna. pokoje dla szoferów garaż, stacja benz. i warsztat reparac. w pobliżu.	Pokój 1 os. bez łazienki od 8 do 12 mk. Pokój 1 os. z łazienką od 12 do 18 mk. Pokój 2 os. bez łazienki od 16 do 24 mk. Pokój 2 os. z łazienką od 25 do 35 mk. Pokój dla szofera od 6 do 10 mk. I śniadanie 2 mk. II (lunch) 5 mk. obiad 5 mk. (opłata za usługę 10 proc.) utrzymanie szofera 13.50 mk. dziennie. garaż 3 — 5 mk. dziennie

KATOWICE	„Monopol"*** ul. Dworcowa 7.	Ilość NN. — 102, oświetl. elektr. telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., łazienki, centr. ogrzew., winda, kawiarnia, hall, garaż i st. benzyn. w pobliżu.	Pokój 1 os. 9.50 — 12.50 zł. Pokój 2 os. 18 — 24 zł. Od 15.X do 15.IV dodatkowa opłata za opał 1.50 – 2 zł. Opłata za usługę 20%. Podatek magistr. 20%. Śniadanie 2 zł.
KATOWICE	„Savoy"*** ul. Marjacka 4-6.	Ilość NN. — 60, oświetl. elektr. telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., łazienki, centr. ogrzew., winda, czytelnia, restauracja, garaż.	Pokój 1 os. 13 — 17 zł. Pokój 2 os. 24 — 34 zł.
KIELCE	„Bristol" ** ul. Sienkiewicza 26.	Ilość NN. hotel. — 37, oświetl. elektr., telefon, restauracja czytelnia, łazienki, pokoje dla szoferów, garaż na 5 samochodów, stacja benzynowa i warsztat naprawczy obok hotelu.	Pokój 1 osob. od zł. 5 do zł. 7.50 Pokój 2 osob. od zł. 11 do zł. 16. Garaż zł. 5.
KRAKÓW	„Francuski"*** ul. Pijarska 13.	Ilość NN.—75, oświetl. elektr., telefon, central. ogrzew., woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 20 NN- z łazienkami 20 łazienek ogólnych, winda, rest., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla korespondencji, garaż, stacja benz. obok hotelu.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 10 do zł. 21. Pokój 1 os. z łazienką od zł. 21 do zł. 25. Pokój 2 os. z łazienką od zł. 30 do zł. 35. Podatek magistracki 20 proc. Opłata za usługę 15 proc. Cena śniadania zł. 1.70 i zł. 3. Cena obiadu zł. 4.50. Kelacja à carte.
KRAKÓW	„Grand Hotel" *** ul. Sławkowska 5.	Ilość NN—50, oświetl. i elektr., telefon. centr. ogrzew., woda bież. zimna i ciepła w 42 NN., 12 NN z łazienkami, 3 łazienki ogólne, rest., kawiarnia, hall, 4 pokoje dla szoferów, stacja benzynowa w pobliżu.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 8 do zł. 22. Pokój 1 os. z łazienką od zł. 22 do zł. 28. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 11 do zł. 26. Pokój 2 osob. z łazienką od zł. 32 do zł. 50. Pokój dla szofera zł. 8. Podatek magistracki 20 proc. Opłata za usługę 15 proc. Śniadanie zł. 3.60. Obiady i kolacje à la carte.
LWÓW	„George'a" *** Pl. Marjacki 1.	Ilość NN.—90. oświetl. elektr., telefon, cent. ogrzew, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 32 NN. z łazienkami 3 łazienki ogólne, winda, rest., hall· pokój dla korespondencji, 6 pokoi dla szoferów, stacja benz. przy hotelu.	Pokój 1 os. bez łazienki od zł. 7 do zł. 12. Pokój 1 os. z łazienką od zł. 16. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 18 do zł. 20. Pokój 2 os. z łazienką od zł. 23 do zł. 25. Pokój dla szofera zł. 7. Podatek magistracki 20 proc. (za pokoje z telefonem o 1 zł. więcej Śniadanie zł. 2. Obiad zł. 6. Kolacja à la carte. Napiwek w rest. 10 proc. Utrzym. dla szofera zł. 7.
ŁÓDŹ	„Grand-Hotel" *** ul. Piotrowska 72.	Ilość NN.—171, oświetl. elektr. woda bież. zimna i ciepła w 140 NN., 20 NN. z łazienkami, 3 łazienki ogólne, 2 windy, restauracja, kawiarnia hall, ogród.	Pokój 1 os. bez. łazienki od zł. 8 do zł. 15. Pokój 1 osob. z łazienką od zł. 15 do zł. 28. Pokój 2 os. bez łazienki od zł. 14 do zł. 28. Pokój 2 osob. z łazienką od zł. 26 do zł. 46 Podatek magistracki 25 proc.

OLOMOUC (Czechosłowacja)	„Narodni Dum“ *** ul. Ceska 21.	Iość NN. — 70, oświetl· elektr. centr. ogrzew., woda bieżąca zimna i ciepła we wszystkich NN., 10 łazienek, winda, restauracja, kawiarnia, hall, czytelnia, pokój do korespondencji, ciemnia fotograficzna ogród 15 pokoi dla szoferów, garaż na 20 samochodów, warsztat repar., stacja benzynowa w poliżu.	Pokój 1 os. od 22—26 koron. Pokój 2 os. od 44—60 koron. Apartamenty od 99—110 kor. Pokój dla szofera 17 koron. W okresie zimowym opłata za opał w pokoju 1 os. 4 kor. dziennie, w pokoju 2 os. 6 kor. dziennie. Opłata za usługę 10 proc. Śniadanie 3—10 kor. Obiad 15—30 kor· Garaż 12—15 kor.
WILNO	„St. Georges“ ** ul. Mickiewicza 20.	Ilość NN. — 70, oświetl. elektr., lelefon, woda bieżąca zimna we wszystkich NN., 3 łaz. ogólne, restaur·, kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla koresp., pokoje dla szoferów, garaż na 8 samochodów, stac. benzynowa w pobliżu.	Pokój 1 os. od 5 do 15 zł. Pokój 2 os. od 11—22 zł. Pokój dla szofera 5 zł. Sniadanie 2 zł. Obiad 2 zł. Kolacja 4 zł. (ceny łącznie z usługą). Podatek magistracki 15 proc. Garaż 3—5 zl.
ZAKOPANE	„Bristol“ *** Bulw. Słowackiego.	Ilość NN. - 85, oświetl. elektr. centralne ogrzewanie, telefon, woda bieżąca zimna i ciepła, we wszystkich NN., 9 łazien. ogólnych restaur. kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla korespondencji, pokoje dla szoferów, ciemnia fotograficzna ogród, st. benzynowa, garaż w pobliżu.	Pokój 1 os. od 12 do 18 zł. Pokój 2 os. od 22—34 zł. Pokój dla szofera od 6 do 8 zł. (W czasie 1.III — 1.VII i 1.IX — 1.XII cennik zniżony o 30—50 procent. Obiad od 5—8 zł. Kolacja od 4—6 zł. Pokój z utrzymaniem (pensjonat) od 26—30 zł. Utrzymanie dla szofera od 5 do 8 zł. dziennie. Opłata za usługę 10 proc. Taksa klimatyczna tygodniowo 12 zł, mies. 26 zł.
ŻYWIEC	„Polonia“ * ul. Kościuszki 401.	Ilość NN. — 16, oświetlenie elektryczne, centralne ogrzew. telefon, woda bież. zimna we wszystkich NN., 12 NN. z wodą bież. zimna i ciepłą. 2 łazienki ogólne, rest., kawiarnia, garaż na 6 samochodów, stac. benzynowa.	Pokój 1 os. od 6—8 zł. Pokój 2 os. od 11—13 zł. Śniadanie od 0,50 zł. Obiad 1,80 zł. Kolacja 1,60 zł. Garaż 2—3 zł.
OSTENDE (BELGJA)	„Splendide“ *** (otw. od 5 czerwca do 1 października) Digue de mer 57.	Ilość NN. — 200, oświetl. elektr., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 60 NN. z·łazienkami, 6 łazienek ogólnych, 2 windy, rest., hall, czytelnia, pokój do korespondencji 10 pokoi dla szoferów, garaż, i st. benz. w pobliżu.	*Od 19 lipca do 31 sierpnia (w sezonie):* Pokój 1 os. bez łazienki od 85 do 160 fr. Pokój 1 os. z łazienką od 125 do 225 fr. Pokój 2 os. bez łazienki od 150 do 300 fr. Pokój 2 os. z łazienką od 190 do 360 fr. Pokój i utrzymanie (pensjonat) od 160 do 260 fr. b, od osoby. *Przed i po sezonie:* Pokój 1 os. bez łazienki od 70 do 115 fr. Pokój 1 os. z łazienką od 100 do 150 fr. Pokój 2 os. bez łazienki od 120 do 220 fr. Pokój 2 os. z łazienką od 160 do 280 fr. Pokój i utrzym. (pensjonat) od 130 do 225 fr. od osoby dziennie. I śniadanie 10 — 30 fr. II (lunch) 40 fr. Obiad 45 fr. Pokój i utrzymanie szofera dziennie 75 fr. Opłata za usługę 10 proc. Podatek państw. 5 proc. Opłata pobytowa 2.50 fr. dziennie od osoby.

PŁOCK	„Warszawski“ ** ul. Kolegjalna 20.	Ilość NN.—oświetl.,18 ,elektr., telefon, 2 łazienki, rest., hall, pokój do korespondencji, pokoje dla szoferów, garaż na 5 samochodów, st. benz., warsztat repar. obok hotelu.	Pokój 1 os. zł. 7.75 Pokój 2 os.od 11.60 do 12.95 zł. Pokój dla szofera 6.15 zł. (Ceny podane wraz z usługą). Garaż 3 zł dziennie. Śniadanie od 1 zł. Obiad zł. 2.20. Kolacja zł. 2 (w rest. za usługę dolicza się 10 proc.).
RADOM	„Rzymski“ ** ul. Żeromskiego 15.	Ilość NN.—31, oświetl. elektr., telefon, 2 łazienki ogólne, rest., kawiarnia, pokoje dla szoferów, garaż na 6 samoch., st. benz.,	Pokój 1 os. od 5 do 7 zł. Pokój 2 os. od 9 do 15 zł. Garaż 4 zł. Podatek magistracki 25 proc.
SEMMERING (AUSTRJA)	„Südbahn“ *** Semmering bei Wien.	Ilość NN.—300, oświetl. elektr., centr. ogrzew, telefon, woda bież. zimna i ciepła w 200 NN., 80 NN. z łazienkami, 8 łaz. ogólnych, winda, hall, rest., kawiarnia, czytelnia, pokój dla korespondencji, ciemnia fotograficzna. tereny sportowe, ogród, 20 pokoi dla szoferów, garaż na 80 samochodów, warsztaty repar., stacja benzynowa	*W sezonie*: (15.XII — 15.III i 15.VII — 15.IX oraz święta Wielkanocne i Zielone Św.). Pokój 1 os. 14 do 26 schil. Z łazienką od 30 do 45 schil. Pokój 2 os. od 22 do 42 schil. Z łazienką od 55 do 75 schil. *Poza sezonem*: Pokój 1 os. od 10 do 14 schil. Z łazienką od 20 do 30 schil. Pokój 2 os. od 20 do 28 schil. Z łazienką od 35 do 45 schil. Pokój dla szofera 6 schil. Garaż 7 schil. I śniadanie 2 50 schil, II śniadanie 9—10 schil. Obiad 9—10 schil. Utrzym. szofera 2 schil. Opłata za usługę 10 proc. Opłata pobytowa 1 schil. dziennie od osoby.
ŚRODA	„Hotel Hüttnera“ ** Stary Rynek 12.	Ilość NN.—20, oświetl. gazowe, telefon, centr. ogrzew., łazienka, restauracja, kawiarnia, garaż na 2 samoch., stacja benzyn. i warsztat repar. obok hotelu.	Pokój 1 os. 4 — 5 zł. Pokój 2 os. 10 zł. Pokój dla szofera 3 zł. Podatek magistr. 20 proc. Śniadanie od 1 zł. Obiad 2.50 zł. Kolacja à la carte. Napiwek w restaur. 10 proc. Utrzymanie dla szofera 4 zł.
WARSZAWA	„Bristol“ ***	Ilość NN.—250, oświetl. elektr., centr. ogrzew., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 60 NN. z łazienkami, 7 łazienek ogólnych, winda restauracja, hall, czytelnia, pokój dla korespond., pokoje dla szoferów, stacja benz. w pobliżu.	Pokój 1 os. bez łazienki 17 — 24 zł. Pokój 1 osob. z łazienką 26 — 30 zł. Pokój 2 osob. bez łazienki 22 — 26 zł. Pokój 2 osob. z łazienką 41 — 62 zł. Pokój dla szofera 9—10 zł. Opłata za usługę: przy pobycie do 3 dni 15 proc., po 3 dniach 10 proc. Podatek magistr. 15 proc. Śniadanie 2.50 zł. Obiad 6 zł. Kolacja 7.50 zł. Napiwek w restaur. 10 proc. za posiłek w N. 20 proc
WARSZAWA	„Europejski“ ***	Ilość NN.—215, oświetl. elektr., centr. ogrzew., telef., woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 85 NN. z łaz., 6 łaz. ogól. winda, rest., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla korespondencji, ogród, st. benz. w pobliżu.	Pokój 1 os. bez łazienki od 15 do 33 zł. Pokój 1 os. z łazienką od 28 do 52 zł. Pokój 2 os. bez łazienk od 27 od 40 zł. Pokój 2 os. z łazienką od 37 do 100 zł. Podatek magistr. 15 proc.

WARSZAWA	„Polonia Palace“ *** Al. Jerozolimska 39.	Ilość NN.—159, oświetl. elektr. centr. ogrz., telefon, woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., 19 NN., z łaz., 10 łaz. ogólnych, winda, rest., kawiarnia, hall, czytelnia, pokój dla koresp. pokoje dla szoferów, 3 boksy, garaż, st. benz. w pobliżu.	Pokój 1 os. bez łazienki od 11 do 26 zł. Pokój 1 os. z łazienką od 30 do 32 zł. Pokój 2 os. bez łazienki od 24 do 28 zł. Pokój 2 os. z łazienką od 42 do 48 zł. Pokój dla szofera 11 zł. Śniadanie 2.50 zł Obiad 6.75 zł. Kolacja zł. 8.85. Garaż zł. 6. Opłata za usługę pierwsze 3 dni 15 proc. nast. 10 proc. Podatek magistr. 15 proc.
WARSZAWA	„Rzymski“ ** ul. Marsz. Focha 1.	Ilość NN.—90, oświetl. elektr., centr. ogrzewanie, telefon, woda bież. zimna i ciepła w 40 NN., 10 NN. z łazienkami, 3 łazienki ogólne, winda, restauracja, hall, pokój dla korespondencji, pokoje dla szoferów, garaż, warsztat reparacyjuy, stacja benz. w pobliżu.	Pokój 1 osob. bez łazienki 12 — 21 zł. Pokój 1 osob. z łazienką 24 — 26 zł. Pokój 2 osob. bez łazienki 16 — 28 zł. Pokój 2 osoby z łazienką 36 — 41 zł, Pokój dla szofera 5.50 zł. Opłata ze usługę przy pobycie do 3 dni 15 proc., po 3 dniach 10 proc. Podatek magistr. 10 proc. Śniadanie 1,90 zł. Obiad 4.50 zł. Kolacja 5 zł. Napiwek w rest. 10 proc. za posiłek w N. 15 proc.
WENECJA (Włochy)	Grand Hotel International ***	Ilość NN. — 72, oświetlenie elektr., telef., centralne ogrzew., woda bież. zimna i ciepła we wszystkich NN., pokoje z łazienkami, winda, restauracja, czytelnia, hall, pokój do korespondencji, pokoje dla szoferów.	Pokój 1 osob. bez łazienki 18 — 25 lir. Pokój 1 osob. z łazienką 45 lir. Pokój 2 osob. bez łazienki 36 — 50 lir. Pokój 2 osob. z łazienką 65 — 90 lir. I śniadanie — 5 lir. II śniadanie (lunch)—20 lir. Obiad — 22 lir. Pensjonat dla szofera 35 lir dziennie. Opłata za opał — 2.50 lir od osoby. Opłata pobytowa — 2.50 lir od osoby Opłata za usługę 10 proc.

Druk W. Cywińskiego, Warszawa, Nowy-Świat 36.


AUTOBUSY · URSUS
POPIERAJCIE · PRZEMYSŁ · KRAJOWY
PANSTWOWE · ZAKŁADY · INŻYNIERJI · I
ZAKŁADY · MECHANICZNE · URSUS · SP · A
DYREKCJA · WARSZAWA · KROLEWSKA · 18 · TEL · 548 · 10